Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs-und Instandhaltungsheft

DUCATI SPORTCLASSIC
PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

DUCATISPORTCLASSIC

PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

I

Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.
Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.
Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.

DUCATI LINEA DIRETTA

Numero Verde

800-553066

Buon divertimento!

Note
La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.

Attenzione
Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.

I

SOMMARIO

Indicazioni generali 6
Garanzia 6
Simboli 6
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7
Guida a pieno carico 8
Dati per l'identificazione 9

Comandi per la guida 10
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10
Cruscotto 11
Funzioni delle unità LCD 12
Il sistema immobilizer 14
Chiavi 14
Code card 15
Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 16
Duplicazione delle chiavi 17
Interruttore d'accensione e bloccasterzo 18
Commutatore sinistro 19
Leva comando frizione 20
Commutatore destro 21
Manopola girevole comando acceleratore 22
Leva comando freno anteriore 22
Pedale comando freno posteriore 23
Pedale comando cambio 24
Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 25

Elementi e dispositivi principali 27
Posizione sul motociclo 27
Tappo serbatoio carburante 28
Serratura sella e portacasco 29
Cavalletto laterale 31
Specchi retrovisori 32
Ammortizzatore di sterzo 33
Registri di regolazione forcella anteriore 34
Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 36

Norme d'uso 37
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 37
Controlli prima dell'avviamento 38
Avviamento motore 39
Avviamento e marcia del motociclo 41
Frenata 42
Arresto del motociclo 43
Parcheggio 43
Rifornimento carburante 44
Accessori in dotazione 45

Operazioni d'uso e Manutenzione principali 46
Controllo livello fluido frizione e freni 46
Verifica usura pastiglie freno 48
Lubrificazione delle articolazioni 49
Regolazione del cavo comando acceleratore 50
Carica della batteria 51
Tensionamento della catena trasmissione 53
Lubrificazione della catena trasmissione 54
Sostituzione lampadine luci 55
Indicatori di direzione anteriori 57
Indicatori di direzione posteriori 58
Luce targa 59
Luce arresto 60
Orientamento del proiettore 61
Pneumatici 62
Controllo livello olio motore 64
Pulizia e sostituzione candele 65
Pulizia generale 66
Lunga inattività 67
Avvertenze importanti 67

Caratteristiche tecniche 68
Ingombri 68
Pesi 68
Motore 70
Distribuzione 70
Prestazioni 71
Freni 71
Trasmissione 72
Telaio 73
Ruote 73
Pneumatici 73
Candele d'accensione 73
Alimentazione 74
Sospensioni 74
Impianto di scarico 74
Colori disponibili 74
Impianto elettrico 75

Promemoria manutenzioni periodiche 79

INDICAZIONI GENERALI

Garanzia

Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.

Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.

Simboli

La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo. In questo libretto sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione

La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante

Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.

Note

Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

Informazioni utili per viaggiare in sicurezza

⚠ *Attenzione*
Leggere prima di usare la moto.

Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.
Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
Il pilota deve indossare ***sempre*** *un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.
Il pilota deve appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.
Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere ***sempre*** *le mani sui semimanubri.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare ***mai*** *la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
Segnalare ***sempre*** *e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.
Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.
Spegnere ***sempre*** *il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
Non fumare mai durante il rifornimento.
Durante il rifornimento si possono inalare vapori del carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.
Togliere ***sempre*** *la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.

⚠ *Attenzione*
L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.
Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.

Guida a pieno carico

Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.
La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:
320 Kg.

Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.
Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.
Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.
Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 62 e che risultino in buone condizioni.

Dati per l'identificazione

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 2) e per il motore (fig. 2).

Telaio N.
Motore N.

Note

Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono indispensabili nelle richieste di parti di ricambio.

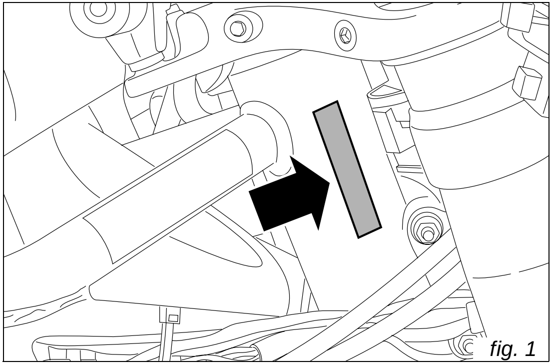


fig. 1

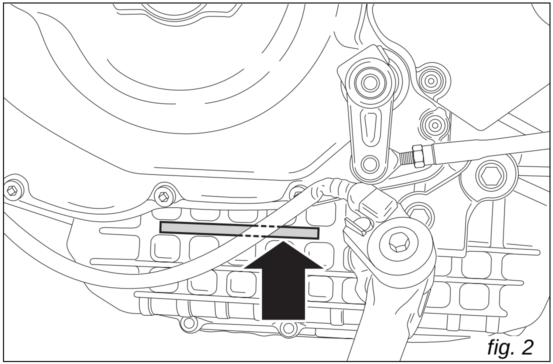


fig. 2

COMANDI PER LA GUIDA

Attenzione
Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

Posizione dei comandi per la guida del motociclo (fig. 3)

1) Cruscotto
2) Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave
3) Commutatore sinistro
4) Leva comando frizione
5) Commutatore destro
6) Manopola girevole comando acceleratore
7) Leva comando freno anteriore
8) Pedale comando cambio
9) Pedale comando freno posteriore

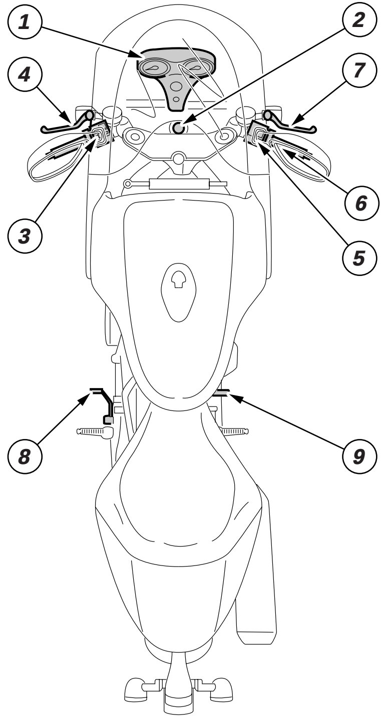


fig. 3

Cruscotto (fig. 4)

1) ***Spia proiettore abbagliante ≣D (blu).***
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

2) ***Spia indicatori di direzione ⇦⇨ (verde).***
Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.

3) ***Spia riserva carburante (gialla).***
Si accende quando il serbatoio é in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.

4) ***Spia folle N (verde).***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle.

5) ***Spia pressione olio motore (rossa)****.*
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ON, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.
Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.

Importante
Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.

6) ***Spia giallo ambra***
Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.

Note
Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.

7) ***Spia EOBD (giallo ambra)****.*
Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).

8) ***Tachimetro*** *(km/h).*
Indica la velocità di marcia.

a) ***LCD (1):***
- ***Contachilometri*** *(km).*
  Indica la distanza totale percorsa.
- ***Contachilometri parziale*** *(km).*
  Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.

9) ***Contagiri*** *(min-1).*
Indica il numero di giri al minuto del motore.

b) ***LCD (2):***
- ***Orologio***
- ***Temperatura olio***

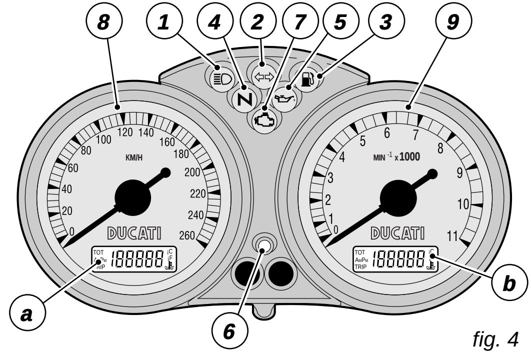


fig. 4

Funzioni delle unità LCD

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) (fig. 5 e fig. 6).*

Funzioni dell'unita LCD (1)

Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave ON si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.

Azzeramento contachilometri parziale

*Tenendo premuto il pulsante (A, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

Funzioni dell'unita LCD (2)

Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave ON si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.

Regolazione orologio

Premere il pulsante (B, fig. 6) per almeno 2 secondi.
Regolare AM/PM premendo il pulsante (A, fig. 6). Premere il pulsante (A, fig. 6) per passare alla regolazione dell'ora.
Premere (A) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (B) per passare alla regolazione dei minuti.
Premere il pulsante (A) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (B) per uscire dal modo di regolazione.

OFF

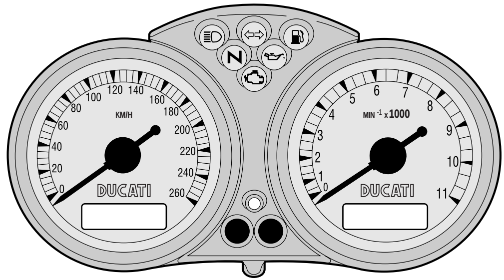


fig. 5

CHECK

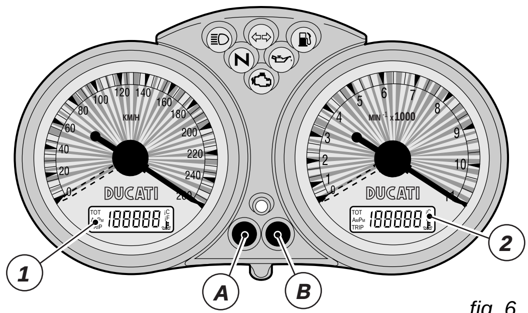
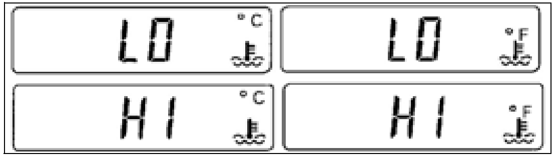
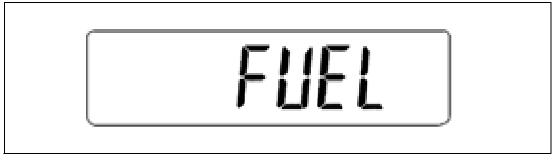


fig. 6

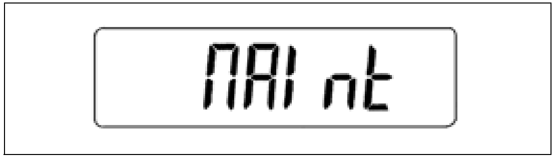
Funzione temperatura olio
*Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C/122 °F viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 170 °C/ 338 °F "**HI**".*



Funzione spia livello carburante
*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL**".*



Funzione indicatore manutenzione
*Dopo i primi 1000 Km/621 mi e successivamente ogni 10.000 Km/ 6210 mi ad ogni chiave ON per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*



Funzione retroilluminazione
Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione ON, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.

Attenzione
Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.

I

Il sistema immobilizer

Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.
Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.

La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.

Note
Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.

Attenzione
Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.
Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.

Chiavi (fig. 7)

Con il motociclo vengono consegnate:
- *n°1 chiave A (ROSSA)*
- *n°2 chiavi B (NERE)*

Attenzione
La chiave rossa A é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.

Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

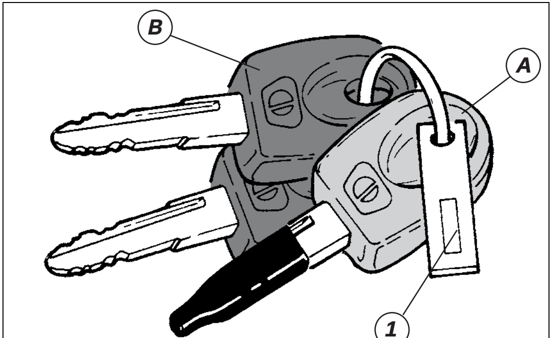


fig. 7

Code card

Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il ***key-on****.*

Attenzione

La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.

La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra EOBD (7, fig. 4).

L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.

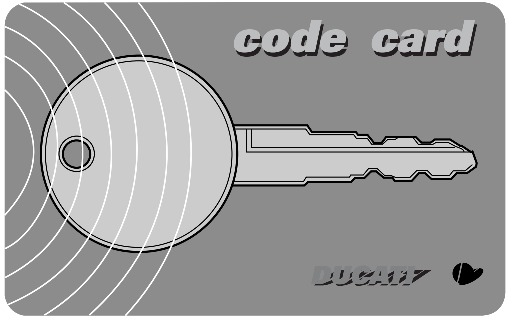


fig. 8

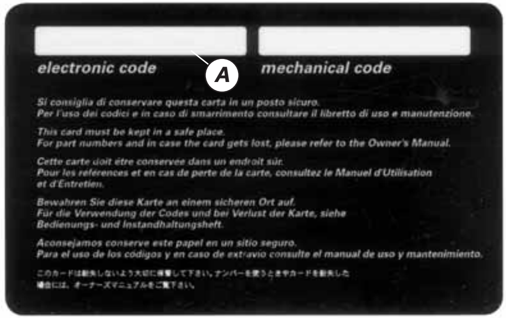


fig. 9

Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore

1) Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata.
   La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.
2) Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.
3) La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.
4) Contare un numero di lampeggi della spia EOBD (7, fig. 4) pari alla prima cifra del codice segreto.
   Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra. Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).
5) Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.
6) Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.

Note

Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).

Funzionamento

Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore.
All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:

1) *se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (2, fig. 13), il motore si avvia;*
2) *se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.*
3) *Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer é stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).*

Attenzione
Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.

Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.

Duplicazione delle chiavi

Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD.
La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.
La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.
I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.

Note
In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.

Interruttore d'accensione e bloccasterzo (fig. 10)
È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:

*A) **ON**: abilita il funzionamento di luci e motore;*
*B) **OFF**: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
*C) **LOCK**: lo sterzo è bloccato;*
*D) **P**: luce di posizione e bloccasterzo.*

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

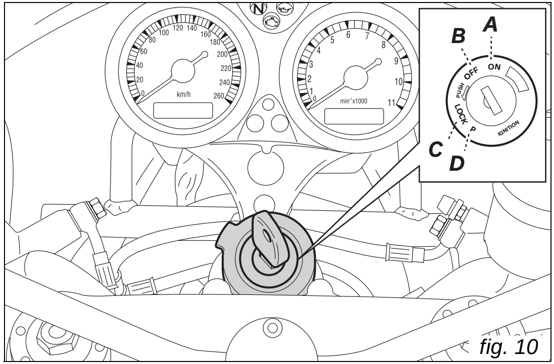


fig. 10

Commutatore sinistro (fig. 11)

1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:
posizione (luce anabbagliante) *= luce anabbagliante accesa;*
posizione (luce abbagliante) *= luce abbagliante accesa.*

2) Pulsante ⇦⇨ *= indicatore di direzione a tre posizioni:*
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ *= svolta a sinistra;*
posizione ⇨ *= svolta a destra.*
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

3) Pulsante (avvisatore acustico) *= avvisatore acustico.*

4) Pulsante (luce abbagliante) *= lampeggio abbagliante.*

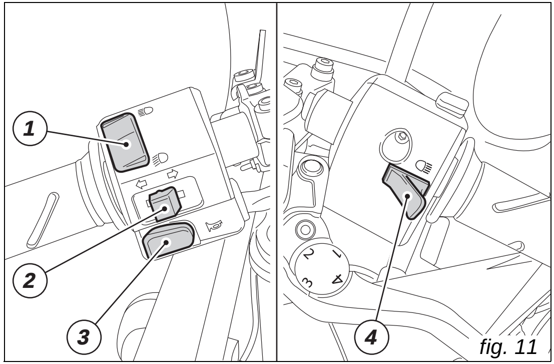


fig. 11

I

Leva comando frizione (fig. 12)

La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio.

Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1) completamente in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:

la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.

Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.

Attenzione

La regolazione della leva frizione, va effettuata a motociclo fermo.

Importante

Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

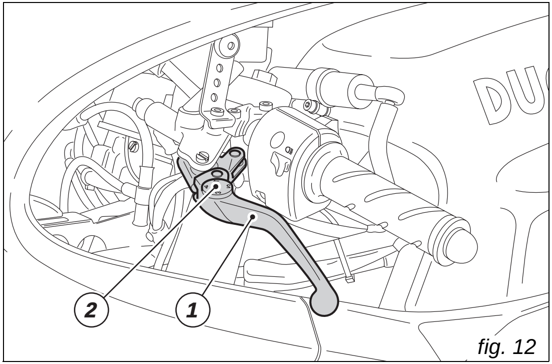


fig. 12

Commutatore destro (fig. 13)

1) Interruttore ***ARRESTO MOTORE***, a due posizioni:
posizione ◌ (***RUN***) = marcia;
posizione ⊗ (***OFF***) = arresto del motore.

Attenzione

Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione ◌ per poter procedere all'avviamento del motociclo.

Importante

Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ON può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.

2) Pulsante ⓢ = avviamento motore.

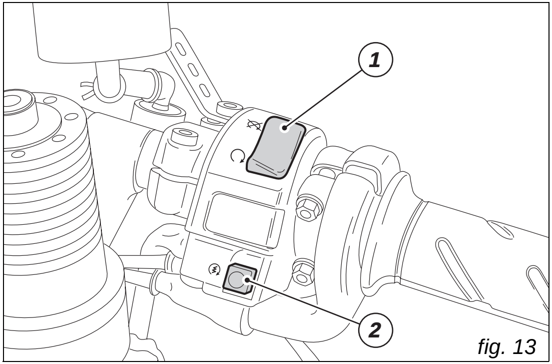


fig. 13

I

Manopola girevole comando acceleratore (fig. 14)

La manopola girevole (1), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.

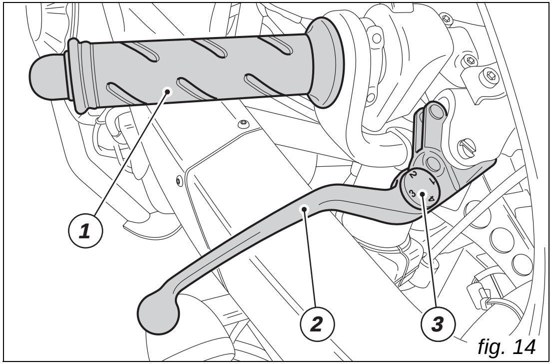


fig. 14

Leva comando freno anteriore (fig. 14)

Tirando la leva (2) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.
La leva di comando è dotata di un pomello (3) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 41.

Pedale comando freno posteriore (fig. 15)
Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.
Il sistema di comando è di tipo idraulico.

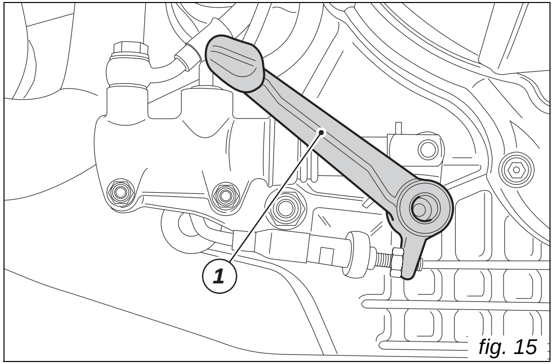


fig. 15

Pedale comando cambio (fig. 16)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale **N** con ritorno automatico e due movimenti:

in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1a marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegne;

in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.

Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.

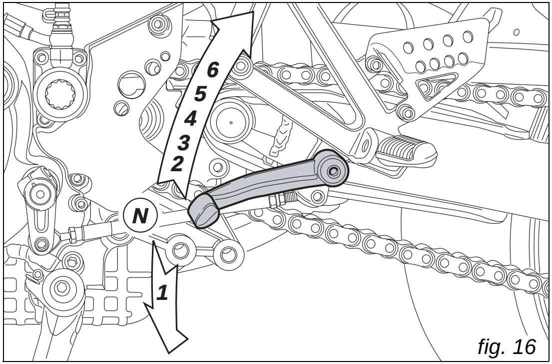


fig. 16

Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore

Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.
Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:
bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).

Note
Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.

Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.
Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.

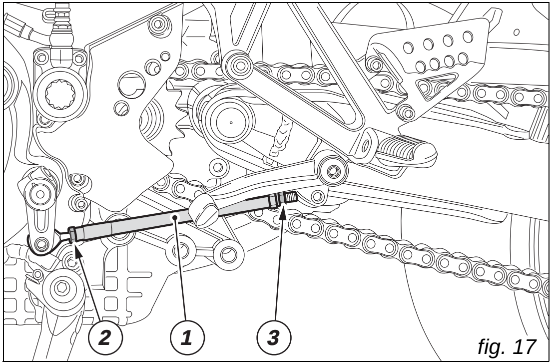


fig. 17

Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:
Allentare il controdado (4).
Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.
Serrare il controdado (4).
Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.
Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:
Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.
Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.
Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.

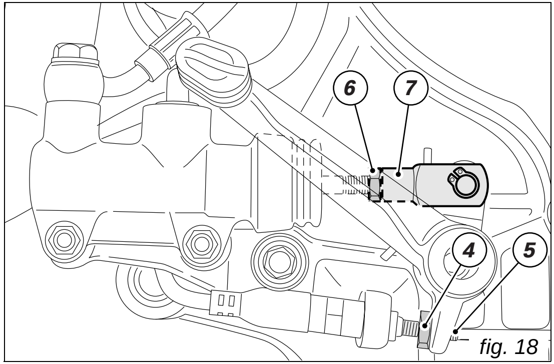


fig. 18

ELEMENTI E DISPOSITIVI PRINCIPALI

Posizione sul motociclo (fig. 19)

1) Tappo serbatoio carburante
2) Serratura sella e portacasco
3) Cavalletto laterale
4) Ammortizzatore di sterzo
5) Specchi retrovisori
6) Dispositivi di registro forcella anteriore
7) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore
8) Catalizzatore (tranne versione USA)

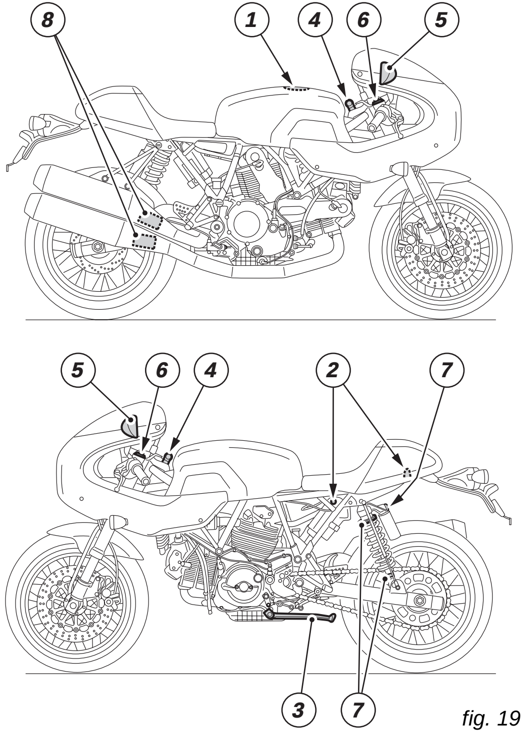


fig. 19

Tappo serbatoio carburante (fig. 20 e fig. 21)

Apertura

Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.
Sollevare il tappo.

Chiusura

Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.

Note
È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.

Attenzione
Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 44) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.

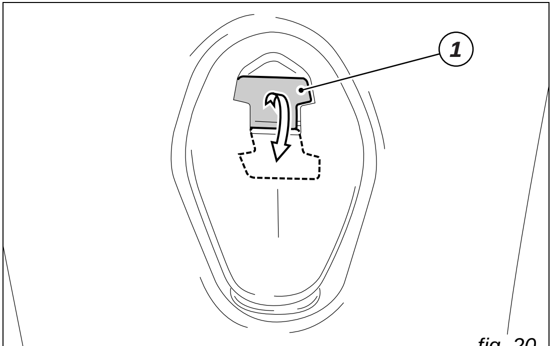


fig. 20

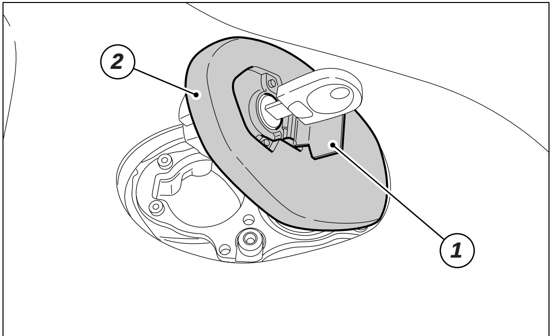


fig. 21

Serratura sella e portacasco

Apertura *(fig. 22)*

Introdurre la chiave nella serratura (1), ruotarla in senso orario per ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilando i fermi (3) della sella dai ganci (2) sul telaio, sfilare la sella tirandola all'indietro.

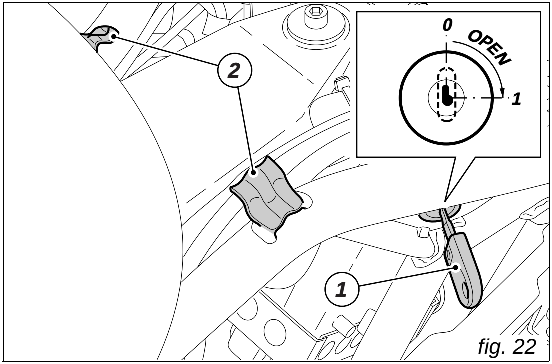


fig. 22

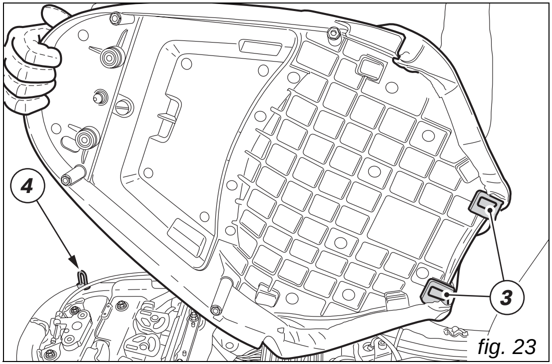


fig. 23

Nella parte posteriore del telaio sotto alla sella si trova il gancio (4, fig. 23 - fig. 24) d'attacco del casco di protezione per il pilota. Inserire l'estremità del laccio del casco nel gancio, lasciare appeso il casco e rimontare la sella per fissarlo.

Attenzione
Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.

Chiusura

Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire i fermi (3, fig. 23) della sella nei ganci (2, fig. 22) del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura (1, fig. 22).

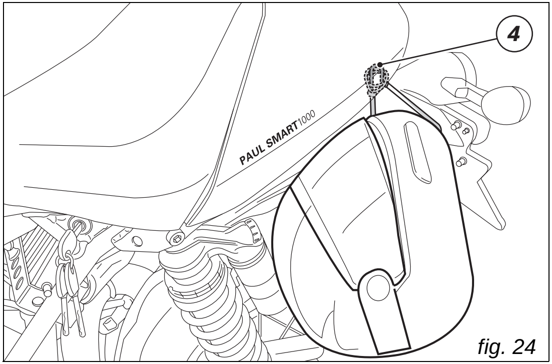


fig. 24

Cavalletto laterale (fig. 25)

Importante
Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.

Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.
In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.
Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sui semimanubri) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.

Attenzione
Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.

Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).

Note
È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).

Note
È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

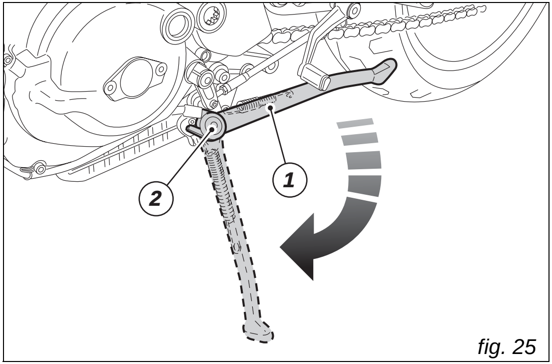


fig. 25

Specchi retrovisori (fig. 26)

Gli specchi retrovisori del motociclo sono composti da due parti unite da una speciale molla interna che permette una rotazione controllata dello specchio, rispetto al cupolino, in caso di urto. Dopo lo spostamento questa molla permette allo specchio di tornare nella posizione originale.

Note

Gli specchietti retrovisori non devono mai essere piegati: la molla interna è solo un sistema di sicurezza.

Importante

In caso di distacco di una delle parti, per la riparazione o la sostituzione dello specchio, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Attenzione

Non viaggiare senza specchi retrovisori, la mancanza della visuale posteriore può generare incidenti molto gravi.

La regolazione si effettua spingendo lo specchio alle sue estremità nella direzione desiderata.
Per bloccare lo specchio nella posizione definita, serrare la vite nella parte inferiore del supporto.

Attenzione

Non esegiure mai la regolazione agendo sull'intero specchietto, potrebbe causarne la rottura.

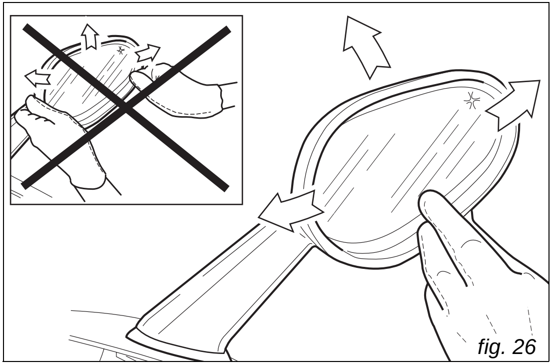


fig. 26

Ammortizzatore di sterzo (fig. 27)

È posizionato davanti al serbatoio ed è fissato al telaio e alla testa di sterzo.

La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.

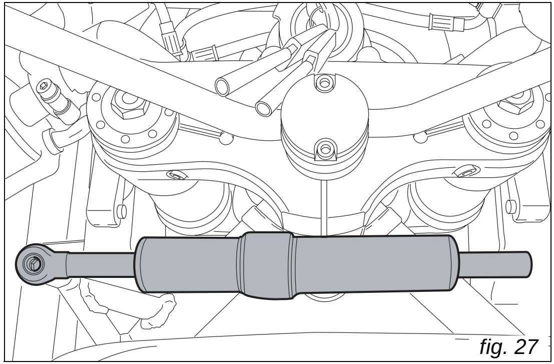


fig. 27

Registri di regolazione forcella anteriore (fig. 28 e fig. 29)
La forcella del motociclo è regolabile nella fase di estensione (ritorno), nella compressione degli steli e nel precarico della molla.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:

1) per modificare il freno idraulico in estensione (fig. 28);
2) per modificare il precarico delle molle interne (fig. 28);
3) per modificare il freno idraulico in compressione (fig. 29).

Posizionare il motociclo in modo stabile, sul cavalletto laterale.
Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per modificare il freno idraulico in estensione.
Ruotare con una chiave a brugola di 3 mm il registro (3), nella parte posteriore dei piedini portaruota, per modificare il freno idraulico in compressione.
Ruotando il registro (1) e (3) si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una regolazione dello smorzamento. Avvitando completamente il registro fino a bloccarlo si ottiene la posizione "0", che corrisponde al massimo smorzamento. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti, che corrisponderanno alle posizioni "1", "2", ecc., o la rotazione angolare del registro.

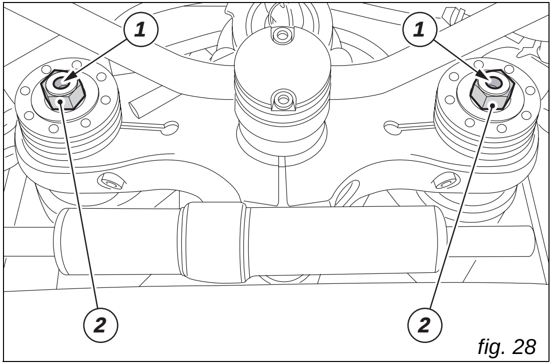


fig. 28

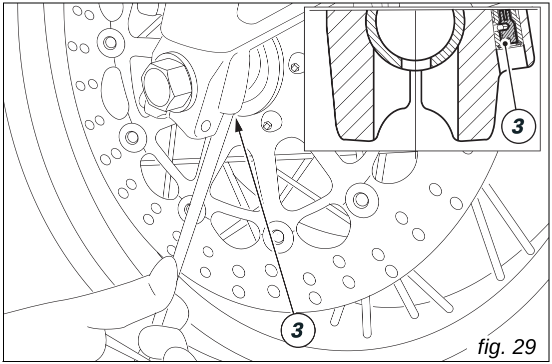


fig. 29

Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:
compressione: 9 click;
estensione: 8 click.
Precarico molla: 10 mm.
Range di regolazione:
compressione: 24 click
estensione: 24 click
precarico molla: 15 mm.
Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo, ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.

Importante
Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

I

Registri di regolazione ammortizzatore posteriore (fig. 30)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni per adeguare l'assetto del motociclo alle condizioni di carico.
Il registro (1), in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore regola il freno idraulico nella fase di compressione.
Ruotando in senso orario i registri (1) e (2) si aumenta il freno, viceversa si diminuisce.
Taratura STANDARD dalla posizione di tutto chiuso (senso orario):

- *svitare il registro (1) di 12 click.*
- *svitare il registro (2) di 12 click.*

Precarico molla: 18,5 mm.
Le due ghiere (3), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotare la ghiera superiore. ***Avvitando*** *o* ***svitando*** *la ghiera inferiore si* ***aumenta*** *o* ***diminuisce*** *il precarico.*
Lunghezza standard della molla precaricata sull'ammortizzatore: 211,5 mm.

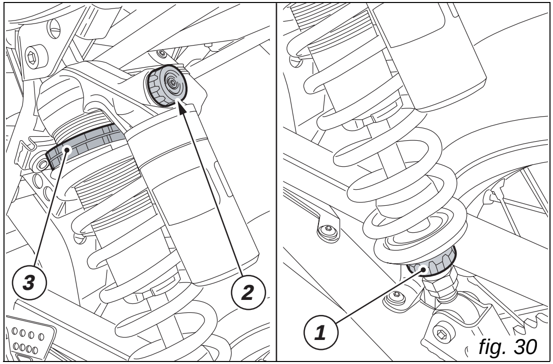


fig. 30

⚠ *Attenzione*
L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.

Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

Velocità di rotazione massima *(fig. 31)*

Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:

1) *Fino a 1000 km;*
2) *Da 1000 a 2500 km.*

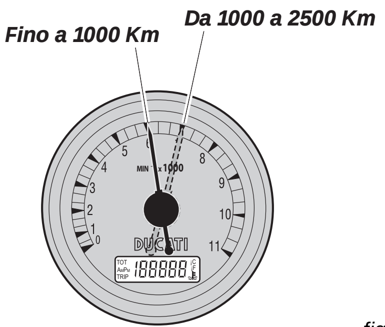


fig. 31

Fino a 1000 Km

Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 5.500÷6.000 min^{-1}.

Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato.

A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.

Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.

Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.

Da 1000 a 2500 Km

Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i 7.000 min^{-1}.

Importante

Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.

Controlli prima dell'avviamento

Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente.

Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:

Carburante nel serbatoio

Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 44).

Livello olio nel motore

Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 64).

Liquido freni e frizione

Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.

Condizione pneumatici

Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 62).

Funzionalità dei comandi

Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.

Luci e segnalazioni

Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 55).

Serraggi a chiave

Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.

Cavalletto

Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 31).

Attenzione

In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Avviamento motore

Attenzione

Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida (pag. 10).

1) *Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione* ***ON*** *(fig. 32). Verificare che la spia verde* ***N*** *e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

Importante

La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).

Note

È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).

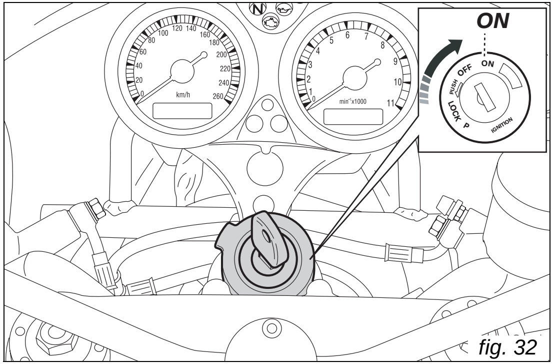


fig. 32

I

2) *Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 33) sia nella posizione ◯ (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2, fig. 33).*

Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamente automatico del motore per un tempo max. variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2). Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.

Importante

Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

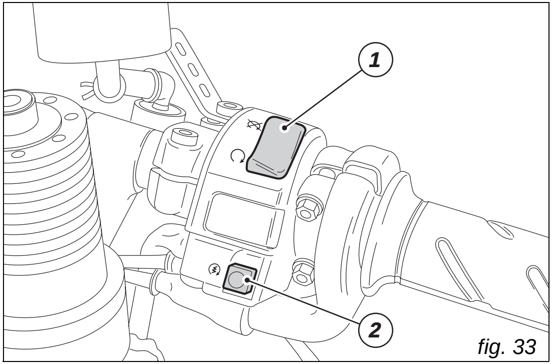


fig. 33

Avviamento e marcia del motociclo

1) *Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.*
2) *Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.*
3) *Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a muoversi.*
4) *Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.*
5) *Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione. Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione. L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.*

Importante

Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

I

Frenata

Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.

Attenzione

L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.
Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.
In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.

Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.

Arresto del motociclo

*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 18).*

Importante

*Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

Parcheggio

Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 31).

*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.*

Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.

*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P**.*

Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

Attenzione

L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).

Attenzione

L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza del pilota.

I

Rifornimento carburante

Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 34).

Attenzione

Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95. Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

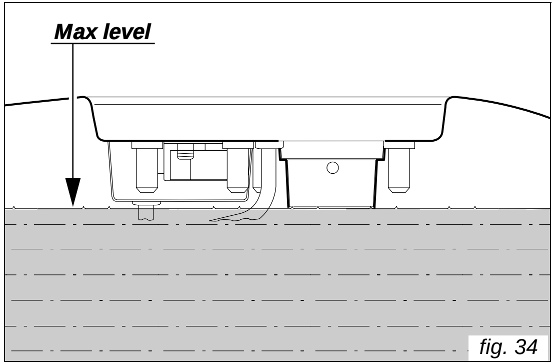


fig. 34

Accessori in dotazione (fig. 35)
Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta (1) che contiene:
un libretto uso e manutenzione;
un cavetto portacasco;
una busta attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.

Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (vedi pag. 29), svitare la vite (2) e sollevare il coperchio (3).

***La busta attrezzi** (fig. 36)*
Contiene:
- *chiave a tubo esagonale per candela (4);*
- *perno per chiave candela (5);*
- *giravite doppio (6);*
- *cavetto portacasco (7).*

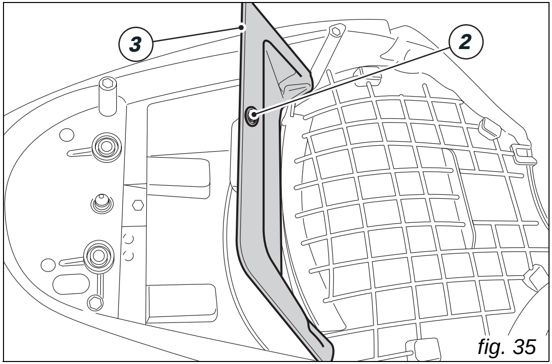


fig. 35

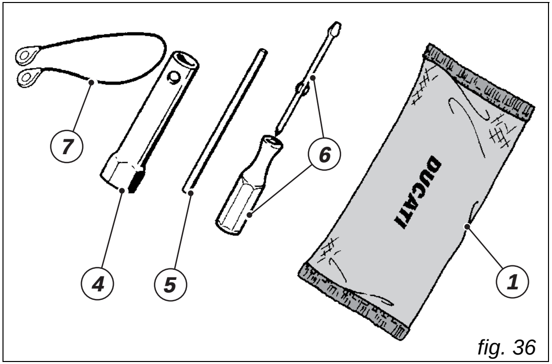


fig. 36

Controllo livello fluido frizione e freni

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di MIN evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. 37, fig. 38 e fig. 39).
Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.
Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Importante
Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.

Impianto freni

Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.

L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.
Non mescolare olii di qualità diverse.
Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.

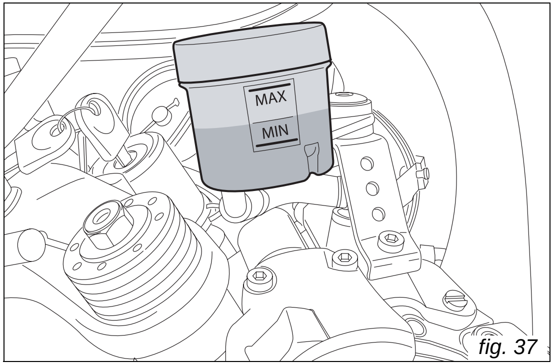


fig. 37

Impianto frizione

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

Attenzione

Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).

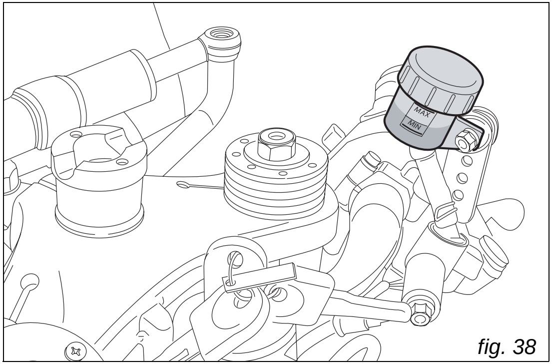


fig. 38

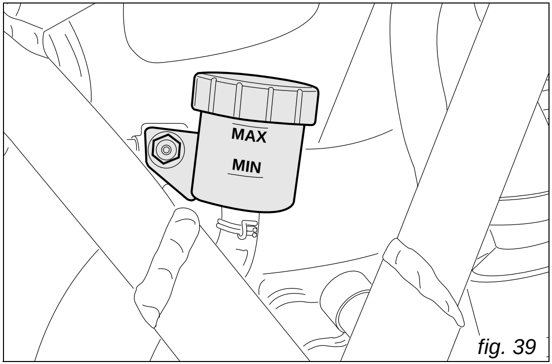


fig. 39

I

Verifica usura pastiglie freno (fig. 40)

Freno anteriore

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.

Freno posteriore

Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.

Importante

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

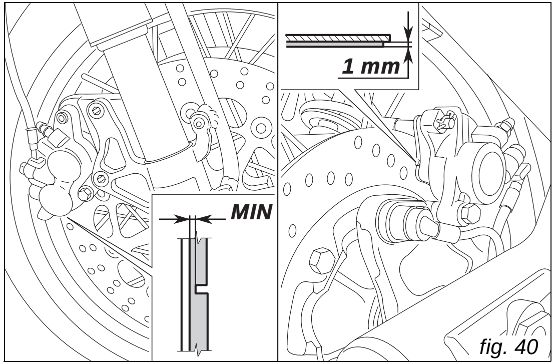


fig. 40

Lubrificazione delle articolazioni

Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna dei cavi di comando acceleratore. Non deve presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Per evitare questi inconvenienti si consiglia di aprire il comando, svitando le due viti (1, fig. 41), quindi lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi e la carrucola con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Attenzione

Richiudere con molta attenzione il comando inserendo i cavi nella carrucola.

Rimontare il coperchio e serrare le viti (2) alla coppia di 6 Nm.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito (fig. 42).

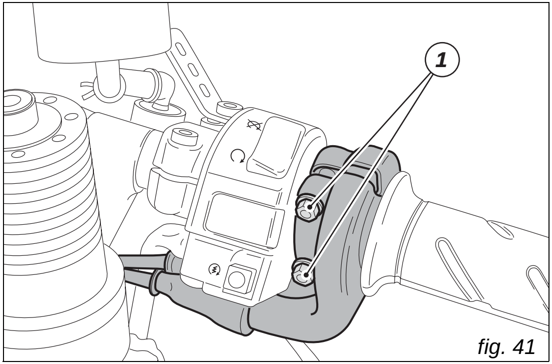
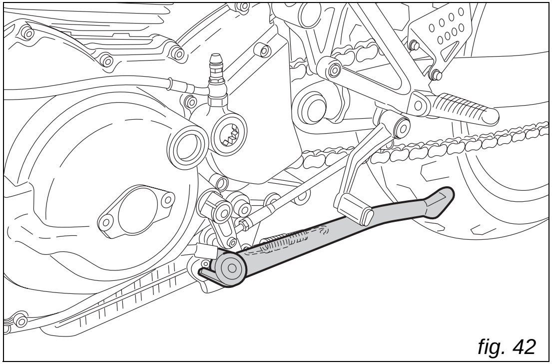


fig. 41


fig. 42

Regolazione del cavo comando acceleratore

La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2 mm. Se così non risulta, è necessario regolare la corsa del comando agendo sugli appositi registri (1) del corpo farfallato (fig. 44).

Importante

Per la regolazione della corsa a vuoto del comando acceleratore rivolgersi ad un concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

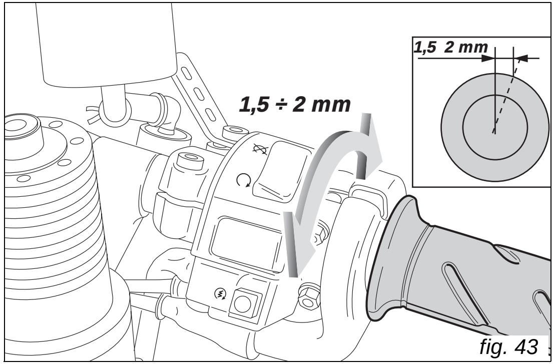
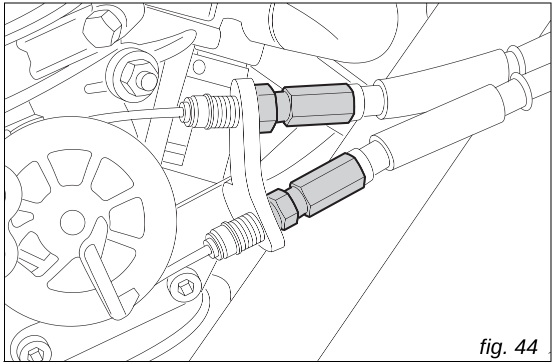


fig. 43


fig. 44

Carica della batteria (fig. 45)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.

Svitare le viti (1) di fissaggio supporto batteria.

Rimuovere il coperchio (2), sganciando l'elastico di bloccaggio dai due fermi laterali.

*Staccare per primo, il terminale negativo (**-**) nero, poi quello positivo (**+**) rosso.*

Sfilare verso la parte posteriore del motoveicolo la batteria per poterla rimuoverla dal supporto batteria.

Attenzione

La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.

Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.

*Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

Importante

Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.

Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).

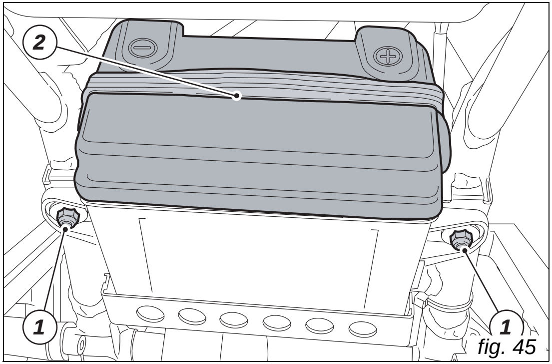


fig. 45

I

Attenzione

Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.

Riposizionare la batteria nel supporto batteria, bloccare il coperchio (2, fig. 45), fissare il supporto batteria al telaio, serrando le viti (1, fig. 45) alla coppia di 10 Nm.

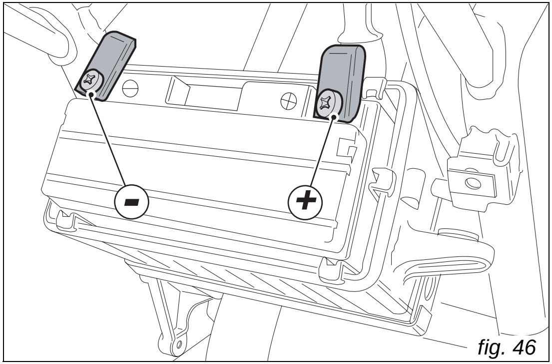


fig. 46

Tensionamento della catena trasmissione
Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.
Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di:
30÷32 mm.
Per registrare la tensione allentare il dado (1, fig. 48) del perno ruota; avvitare della stessa entità, in senso orario, i dadi (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.

Importante
Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento rispetto all'indice del cursore (3, fig. 48); in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.
Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 72 Nm.
Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 dei dadi (2) e serrarli alla coppia di 8 Nm.

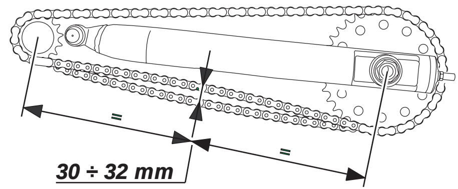


fig. 47

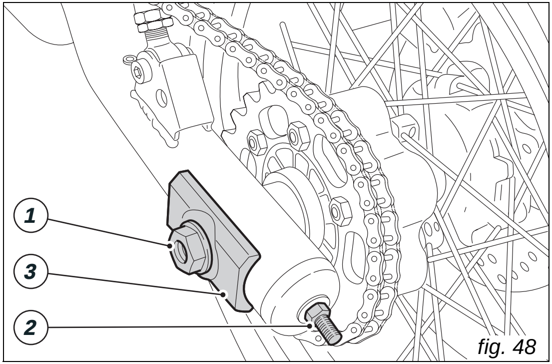


fig. 48

Lubrificazione della catena trasmissione

Questo tipo di catena è provvista di anelli O-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.
Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.

Importante

L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.

Sostituzione lampadine luci

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 75. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.

Proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore svitare la vite inferiore (1) che fissa il gruppo cornice/parabola al corpo. Staccare il connettore (2, fig. 50) dalla lampadina del proiettore. Sganciare la molletta (3, fig. 50) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto.

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

I

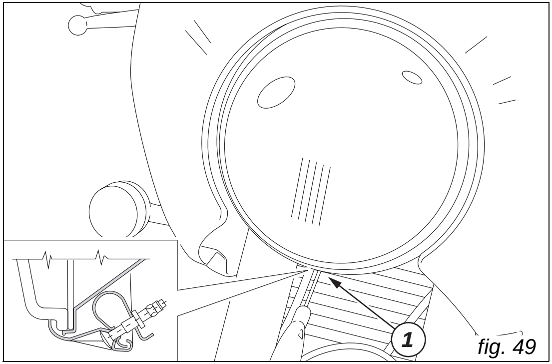


fig. 49

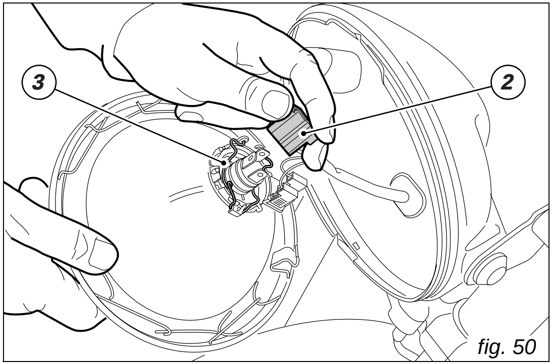


fig. 50

Sostituire le lampade (4).

Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.

Inserire le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento; agganciare l'estremità della molletta (3, fig. 50) ai supporti del corpo proiettore. Ricollegare i cavi.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, staccare il connettore. La lampadina (5) ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e inserirla premendo e ruotandola in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare il connettore e fissare il complessivo cornice/parabola.

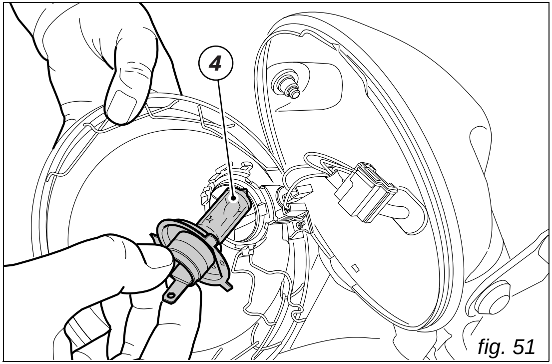


fig. 51

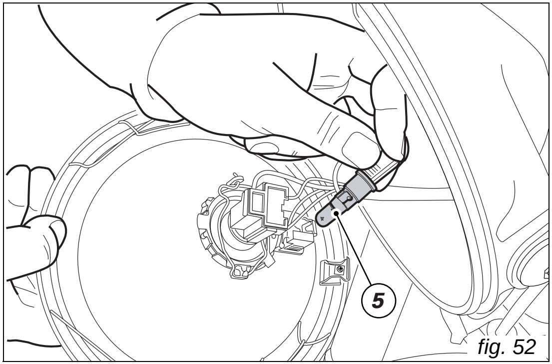


fig. 52

Indicatori di direzione anteriori (fig. 53 e fig. 54)
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.
La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta. Riavvitare la vite (1).

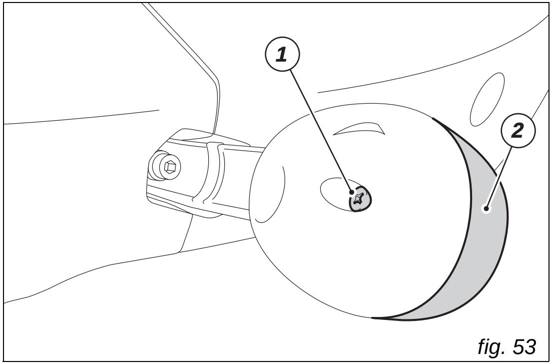
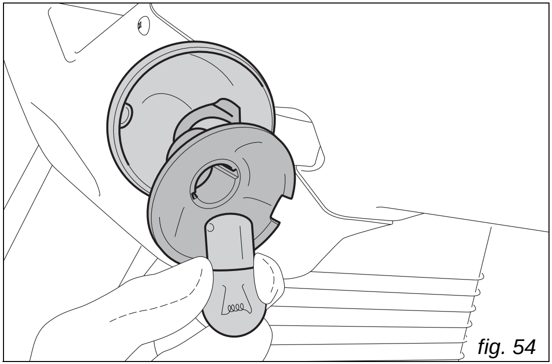


fig. 53


fig. 54

Indicatori di direzione posteriori (fig. 55 e fig. 56)
Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) col supporto indicatore (3). Sfilare il gruppo lampadina (4) dal supporto lampadina (5).
Sostituire la lampadina e reinserire il gruppo lampadina (4) nel supporto lampadina (5). Rimontare la coppetta (2) con supporto lampadina (5) sul supporto indicatore (3), inserendo i due dentini del supporto lampadina (5) nella sporgenza interna del supporto indicatore (3).
Riavvitare la vite (1).

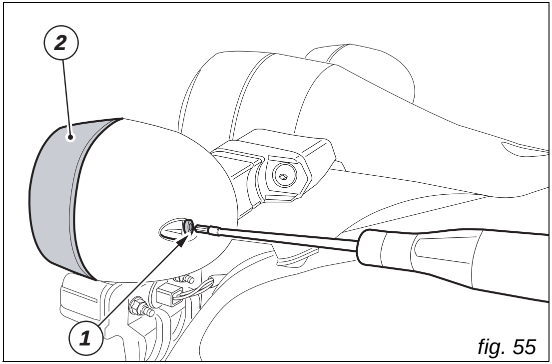


fig. 55

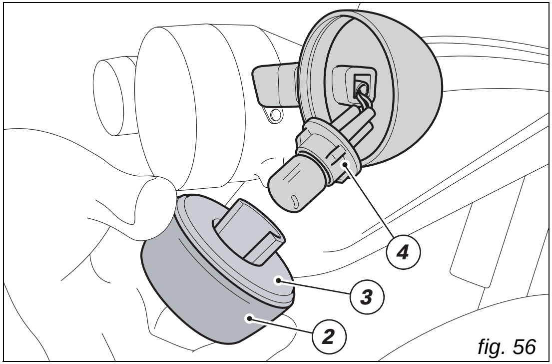


fig. 56

Luce targa (fig. 57)
Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.
Sfilare la lampadina e sostituirla.

Note
Il portalampada è provvisto di un'estremità (A, fig. 57) con la quale è possibile estrarlo dal portatarga evitando di strappare i cavi.

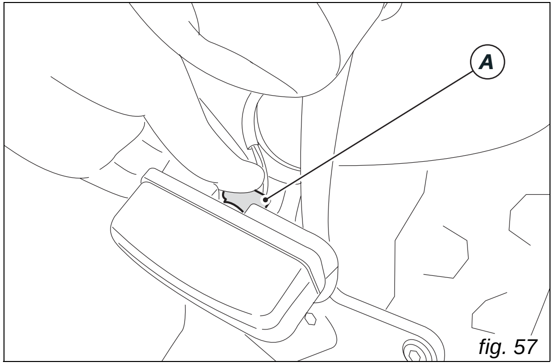


fig. 57

Luce arresto

Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (1, fig. 58) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 59). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).

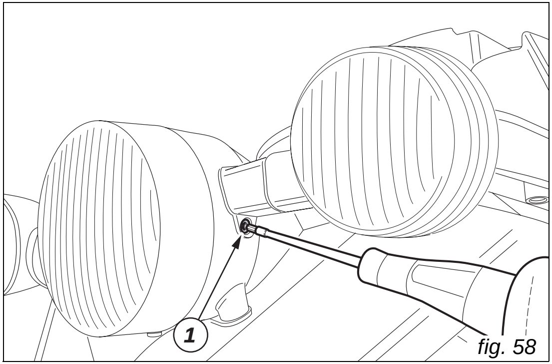


fig. 58

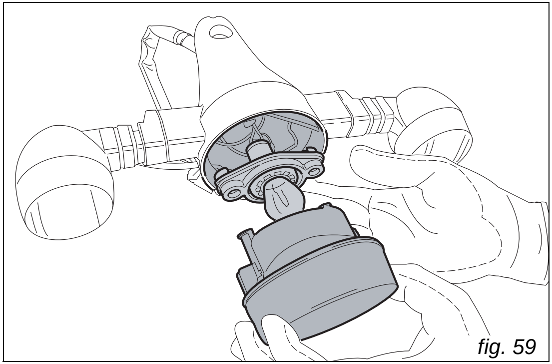


fig. 59

Orientamento del proiettore (fig. 60)
Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.
Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.
Accendere la luce anabbagliante:
il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.
Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.

La correzione dell'orientamento verticale del proiettore si effettua agendo sulle viti (1, fig. 61) che lo fissano ai supporti laterali.

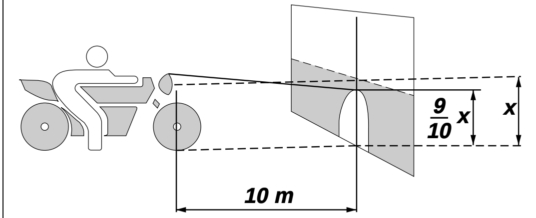


fig. 60

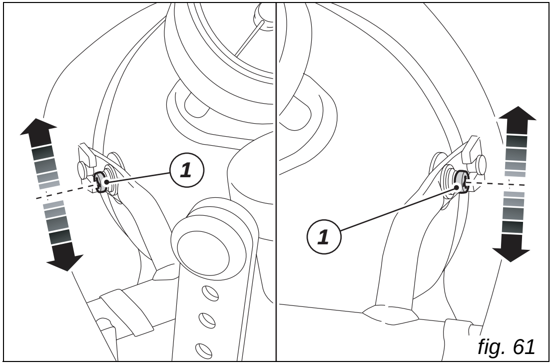


fig. 61

I

Pneumatici

Pressione anteriore:
2,2 bar
Pressione posteriore:
2,2 bar

La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante
La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.

Riparazione o sostituzione pneumatici

I pneumatici con camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano un tempo relativamente breve a sgonfiarsi in quanto hanno un basso grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.

Attenzione
In caso di foratura sostituire il pneumatico e camera d'aria. Sostituire i pneumatici e le camere d'aria utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento. Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usare mai un pneumatico senza camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma provoca la perdita di pressione all'interno del pneumatico, con gravi conseguenze per il pilota.
Dopo la sostituzione di un pneumatico e camera d'aria è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.

Importante
Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.

Note
Per la sostituzione dei pneumatici e camere d'aria rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

Spessore minimo del battistrada

Misurare lo spessore minimo (S, fig. 62) del battistrada nel punto di massimo consumo:
non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.

Importante

Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave. Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.

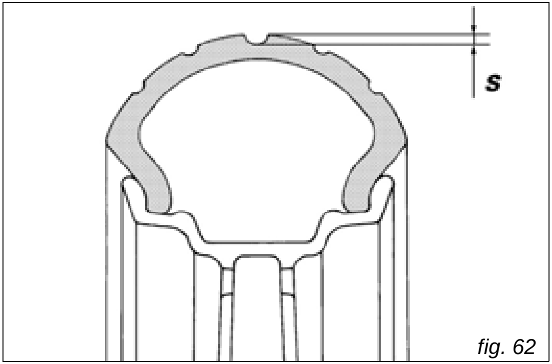


fig. 62

Controllo livello olio motore (fig. 63)
Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione.
Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4.
Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.

Importante
Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.

Viscosità
SAE 10W-40
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata.

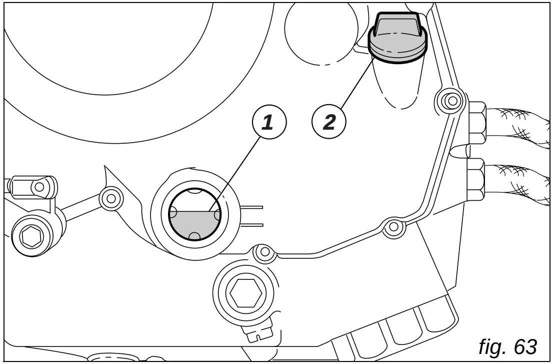
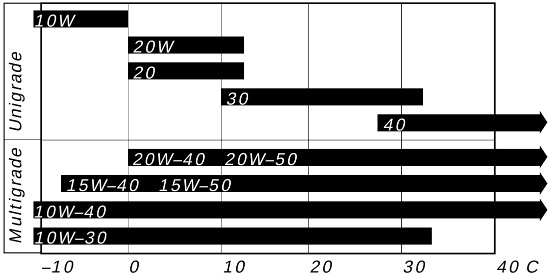


fig. 63



Pulizia e sostituzione candele (fig. 64)
Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.
Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.
Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.

Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.
Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.
Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di: 0,6÷0,7 mm.

Importante
In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.
Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.
Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.

Rimontare la candela sulla testa avvitando completamente il filetto nella sede. Serrare alla coppia di 20 Nm.
Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, fare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.

Importante
Non usare candele con un grado termico inadeguato o con la lunghezza del filetto diverso.
La candela deve essere serrata correttamente.

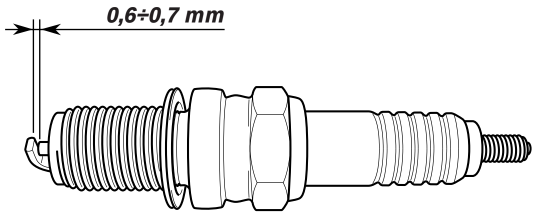


fig. 64

I

Pulizia generale

Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.

Importante

Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.
Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta delle forcelle,
prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del motociclo.

Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...).
Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.

Attenzione

I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo.

Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo.
Pulire i dischi con un solvente non grasso.

Lunga inattività

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:
pulizia generale;
vuotare il serbatoio carburante;
introdurre dalle sedi delle candele un pò d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;
scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.
Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.
Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.

Avvertenze importanti

In alcune nazioni, (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.
Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.

Ingombri (mm) (fig. 65)

Pesi
A secco:
190 Kg senza liquidi e batteria.
A pieno carico:
320 Kg.

Attenzione
Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.

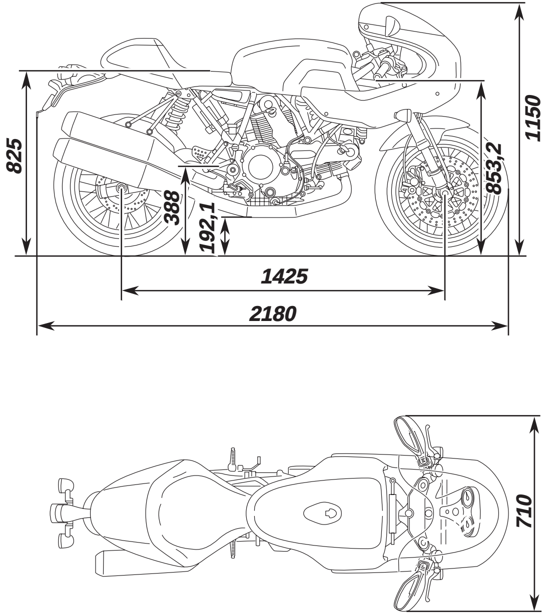


fig. 65

Rifornimenti	***Tipo***	***dm^3 (litri)***
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 3,5 dm^3 (litri)	*Benzina verde con un numerodi ottani all'origine di almeno 95*	*15*
Coppa motore e filtro	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Protettivo per contatti elettrici	*Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Forcella anteriore	*SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA*	*(per stelo) 0,400*

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

I

Motore

Bicilindrico a 4 tempi a “L” longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
94.
Corsa mm:
71,5.
Cilindrata totale cm^3:
992.
Rapporto di compressione ±0,5:1:
10,0.
Potenza max. all’albero (95/1/CE):
61 kW - 83 CV a 8.000 min^{-1}.
Coppia massima all'albero (95/1/CE):
83 Nm (8,5 kgm) a 6.000 min^{-1}.

Importante

In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.

Distribuzione

Desmodromica a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall’albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.

Schema distribuzione desmodromica (fig. 66)

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) registro bilanciere superiore;
3) semianelli;
4) registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) molla richiamo bilanciere inferiore;
6) bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) albero distribuzione;
8) valvola.

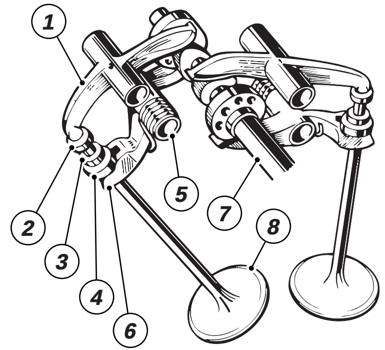


fig. 66

Prestazioni
La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.

Freni

Anteriore
A doppio disco forato.
Materiale campana:
acciaio.
Materiale pista frenante:
acciaio inox.
Diametro disco:
320 mm.
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm^2.
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
30/32 pistoni.
Materiale attrito:
Toshiba TT 2172 HH.
Tipo pompa:
PSC 16.

Posteriore
A disco fisso forato.
Materiale pista frenante:
acciaio inox.
Diametro disco:
245 mm.
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2.
Marca:
BREMBO
Tipo:
P 32.
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF.
Tipo pompa:
PS 11.

⚠ *Attenzione*
Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.

I

Trasmissione

Frizione:
multidisco a secco;
comandata mediante leva sul lato sinistro del semimanubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
32/59.
Cambio a:
a 6 rapporti;
con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/38.

Rapporti totali:
1ª 15/37
2ª 17/30
3ª 20/27
4ª 22/24
5ª 24/23
6ª 28/24

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
RK
Tipo:
525 GXW.
Dimensioni:
5/8"x5/16".
n° maglie:
100.

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.

Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.

Attenzione
Dovendo sostituire la corona posteriore è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza e provocare danni irreparabili al motociclo.

Telaio
Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio altoresistenziali.
Angolo di sterzata (per lato):
30°.
Inclinazione cannotto:
24°.
Avancorsa:
92 mm.

Ruote
Cerchi a raggi.

Anteriore
Dimensioni:
3,50x17"

Posteriore
Dimensioni:
5,50x17"
La ruota anteriore è a perno sfilabile.

Pneumatici

Anteriore
Radiale con camera d'aria.
Dimensione:
120/70-R17.

Posteriore
Radiale con camera d'aria.
Dimensione:
180/55-R17.

Candele d'accensione
Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 6 HC.

in alternativa
Marca:
NGK
Tipo:
DCPR8E

I

Alimentazione
Iniezione elettronica indiretta MARELLI CPU 5AM2.
Diametro corpo farfallato: 45 mm
Iniettori per cilindro: 1
Fori per iniettori: 1
Alimentazione benzina: 95-98 RON.

Sospensioni

Anteriore
A forcella oleodinamica a steli rovesciati alleggerita.
La forcella del modello é dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Diametro steli:
43 mm.
Corsa sull'asse steli:
120 mm.

Posteriore
L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato ad un forcellone oscillante in alluminio.
Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
L'ammortizzatore è inoltre dotato di regolazione della lunghezza totale; la lunghezza standard è pari a 336 mm, ed è possibile un accorciamento di 4 mm ed un allungamento di 8 mm rispetto a questa dimensione.
Tutto ciò rende possibile regolare l'altezza della parte posteriore indipendentemente dalla regolazione del precarico molla.

Corsa ammortizzatore:
94,5 mm.
Escursione ruota:
132,9 mm.

Impianto di scarico
Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento EURO3.
Versione USA: non catalizzata.

Colori disponibili
*Grigio metalizzato cod. *0039 (PPG);*
Telaio color azzurro, cerchi cromati.

Impianto elettrico

Formato dai seguenti particolari principali:

***Proiettore anteriore**:*

*lampada tipo: **H4 (12V-55/60W)**.*

luce di posizione:

*lampada tipo: **W5W (12V-4W)**.*

***Comandi elettrici sui semimanubri**:*

***Indicatori direzione**:*

*lampade tipo: **W16W (12V-16W)**.*

***Avvisatore acustico**.*

***Interruttori luci arresto**.*

***Batteria, 12V-10 Ah**.*

***Alternatore 12V-520W**.*

***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.*

***Motorino avviamento, 12V-0,7 kW**.*

***Fanale posteriore e segnalazione arresto**:*

*lampada tipo: **HD P5/21W-12V**.*

Illuminazione targa:

*lampada tipo: **W5W (12-5W)**.*

Note

Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 55.

Fusibili

La scatola porta fusibili principale è posizionata sotto alla sella nella vasca impianto elettrico (fig. 67).
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Sono 9 i fusibili collegati all'impianto e si trovano all'interno della scatola porta fusibili, di cui 2 di riserva da 20A.

Il fusibile da 40A (2) posto sul lato della scatola porta fusibili (fig. 68) protegge il regolatore elettronico.
Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 69).

Importante

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

Attenzione

Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

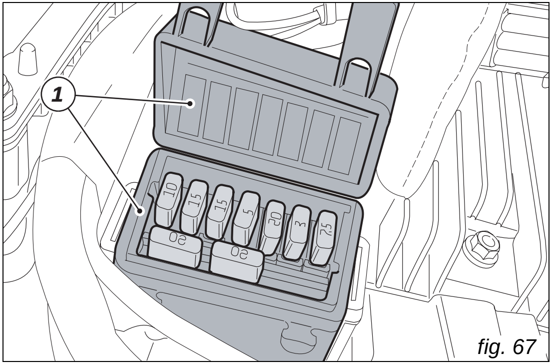


fig. 67

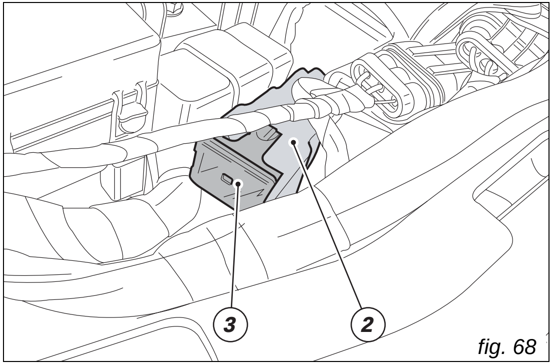


fig. 68

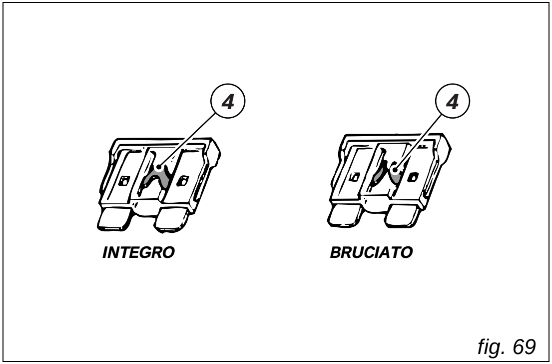


fig. 69

Legenda schema impianto elettrico/iniezione

1) Commutatore destro
2) Antenna Transponder
3) Commutatore chiave
4) Scatola fusibili
5) Motorino avviamento
6) Teleruttore avviamento
7) Batteria
8) Fusibile regolatore
9) Regolatore
10) Alternatore
11) Freccia posteriore destra
12) Fanale posteriore
13) Freccia posteriore sinistra
14) Luce targa
15) Serbatoio
16) Connessione Charger
17) Connessione autodiagnosi
18) Sensore velocità
19) Interruttore stampella laterale
20) Sonda lambda
21) Bobina cilindro orizzontale
22) Bobina cilindro verticale
23) Candela 1 cilindro orizzontale
24) Candela 2 cilindro orizzontale
25) Candela 1 cilindro verticale
26) Candela 2 cilindro verticale
27) Stepper motor
28) Iniettore cilindro orizzontale
29) Iniettore cilindro verticale
30) Potenziometro farfalla
31) Sensore giri/fase
32) Sensore temperatura olio centralina
33) Centralina 5A M
34) Interruttore folle
35) Interruttore pressione olio
36) Interruttore stop posteriore
37) Interruttore stop anteriore
38) Interruttore frizione
39) Sensore temperatura olio strumento
40) Commutatore sinistro
41) Sensore temperatura/pressione aria
42) Strumentazione (cruscotto)
43) Freccia anteriore sinistra
44) Claxon
45) Proiettore
46) Freccia anteriore destra
47) Relè iniezione

Legenda colore

B *Blu*
W *Bianco*
V *Viola*
Bk *Nero*
Y *Giallo*
R *Rosso*
Lb *Azzurro*
Gr *Grigio*
G *Verde*
Bn *Marrone*
O *Arancio*
P *Rosa*

Legenda scatole fusibili *(4)*

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
1	*Key on, teleruttore avviamento, lambda*	*10 A*
2	*Luce posizione, luce abbagliante/anabbagliante*	*15 A*
3	*Stop, claxon, lampeggio*	*15 A*
4	*Cruscotto*	*5 A*
5	*Iniezione (pompa iniettore bobine)*	*20 A*
6	*Centralina controllo motore*	*5 A*
7	*Charger*	*7,5 A*

Note
Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.

Km	**Nome Ducati Service**	**Chilometraggio**	**Data**
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

I

Owner's manual

E

DUCATISPORTCLASSIC

PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

E

Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.
We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.
For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorised service centres.

Enjoy your ride!

Note
Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.

Warning
This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.

E

TABLE OF CONTENTS

General 6
Warranty 6
Symbols 6
Useful information for safe riding 7
Carrying the maximum load allowed 8
Identification data 9

Controls 10
Position of motorcycle controls 10
Instrument panel 11
LCD unit functions 12
The immobilizer system 14
Keys 14
Code card 15
Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip 16
Duplicate keys 17
Key-operated ignition switch and steering lock 18
LH switch 19
Clutch lever 20
Rh switch 21
Throttle twistgrip 22
Front brake lever 22
Rear brake pedal 23
Gear change pedal 24
Setting the gear change and rear brake pedals 25

Main components and devices 27
Position on the vehicle 27
Fuel tank plug 28
Seat catch and helmet hooks 29
Side stand 31
Rear-view mirrors 32
Steering damper 33
Front fork adjusters 34
Rear shock absorber adjusters 36

Directions for use 37
Running-in recommendations 37
Pre-ride checks 38
Starting the engine 39
Moving off 41
Braking 41
Stopping the motorcycle 42
Parking 42
Refuelling 43
Tool kit and accessories 44

Main maintenance operations 45
Checking brake and clutch fluid level 45
Checking brake pads for wear 47
Lubricating cables and joints 48

Throttle cable adjustment 49
Charging the battery 50
Chain tensioning 52
Chain lubrication 53
Replacing bulbs 54
Front turn indicators 56
Rear turn indicators 57
Number plate light 58
Stop light 59
Beam setting 60
Tyres 61
Checking engine oil level 63
Cleaning and replacing the spark plugs 64
Cleaning the motorcycle 65
Storing the bike away 66
Important notes 66

Technical data 67
Overall dimensions 67
Weights 67
Engine 69
Timing system 69
Performance data 70
Brakes 70
Transmission 71
Frame 72
Wheels 72
Tyres 72
Spark plugs 72
Fuel system 73
Suspensions 73
Exhaust system 73
Available colours 73
Electric system 74

Routine maintenance record 87

E

Warranty

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorised Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise.
Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.

All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.

Symbols

Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorised workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time. This manual contains some special remarks:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

Useful information for safe riding

⚠ Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.
Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
***Always** wear protective clothing and a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.
Keep your feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
***Always** hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.*
Ride within the law and observe national and local rules.
*Always respect speed limits where these are posted. However, **always** adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always** signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
***Always** turn off the engine when refuelling.*
Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.
Do not smoke when refuelling.
While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours.
Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.

⚠ Warning
The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.

E

Carrying the maximum load allowed

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorcycle in running order including rider, luggage and additional accessories should not exceed:
320 Kg.

Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.

Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mudguard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 62 and that they are in good condition.

Identification data

All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 2) and engine (fig. 2).

Frame number

Engine number

Note

These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.

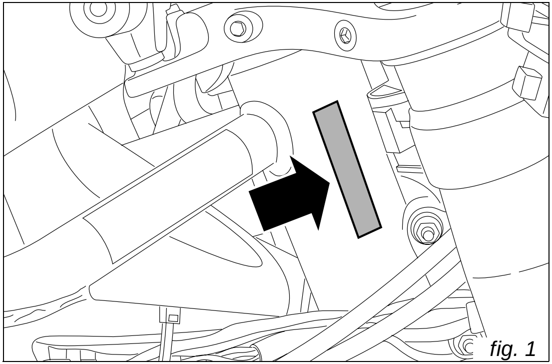


fig. 1

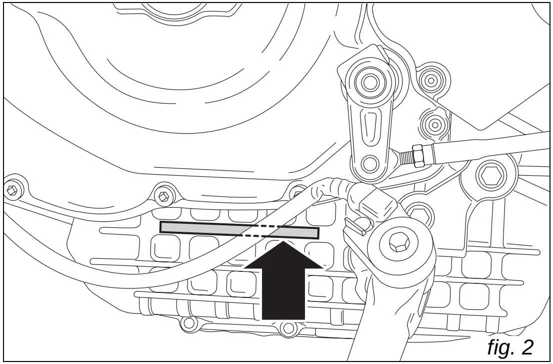


fig. 2

E

E

Warning
This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

Position of motorcycle controls (fig. 3)

1) Instrument panel
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch
4) Clutch lever
5) Right switch
6) Throttle twistgrip
7) Front brake lever
8) Gear change pedal
9) Rear brake pedal

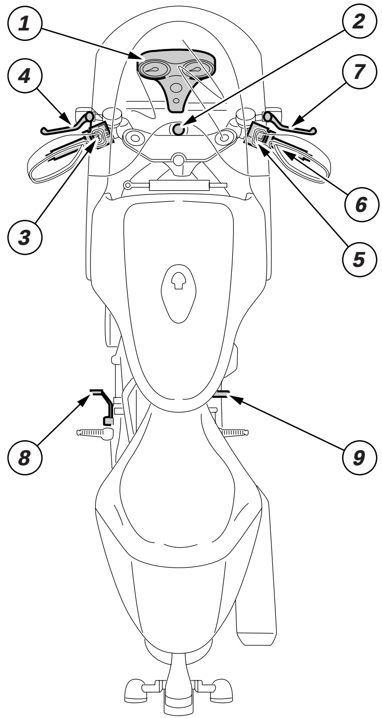


fig. 3

Instrument panel (fig. 4)

1) ***High beam light ≣D (blue).***
Comes on when high beam is on.

2) ***Indicators repeater light ⇦⇨ (green).***
Comes on and flashes when a turn indicator is on.

3) ***Fuel warning light (yellow).***
Comes on when there are about 4 litres fuel left in the tank.

4) ***Neutral light N (green).***
Comes on when in neutral position.

5) ***Engine oil pressure light (red).***
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ON and normally goes out a few seconds after engine starts.
It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.

Important
If this light stays on, stop the engine or it may damage.

6) ***Amber light***
Comes on and flashes when the motorcycle is parked (Immobilizer on), it is also used for immobilizer diagnosis.

Note
When the Immobilizer is on, this light flashes for 24 hours and then goes out. The Immobilizer is still operating.

7) ***EOBD light (amber).***
When on, engine operation is inhibited. It goes out after a few seconds (usually 1.8 - 2 sec.).

8) ***Tachometer (km/h).***
Gives road speed.

a) ***LCD (1)****:*
- ***Odometer*** *(km).*
  Gives total distance covered.
- ***Trip meter*** *(km).*
  This function indicates the distance covered since the meter was last reset.

9) ***Revolution counter (rpm).***
Shows the engine rotation speed/minute.

b) ***LCD (2)****:*
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

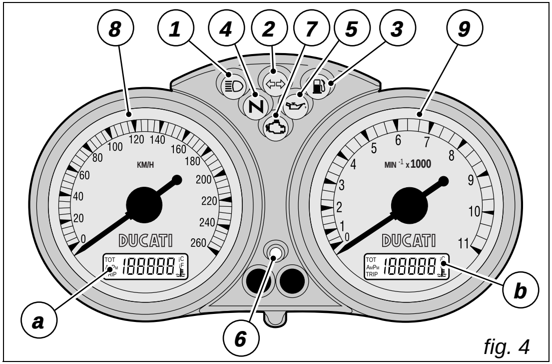


fig. 4

E

E

LCD unit functions

*When turning the key from **OFF** to **ON** (**Key-ON**) the instrument panel carries out a Check of the whole instruments: indexes, displays and pilot lights (see fig. 5 and fig. 6).*

LCD (1)

Turn the key to ON and press (A, fig. 6) to display trip meter and odometer alternatively.

Resetting the trip meter

*Keep (A, fig. 6) pressed for more than 2 seconds. When the **TRIP** function is enabled (trip meter), display (LCD 1) will reset.*

LCD (2)

Turn the key to ON and press (B, fig. 6) to display clock and oil temperature.

Setting the clock

Press (B, fig. 6) for at least 2 seconds.
Press (A, fig. 6) to set AM/PM. Press (A, fig. 6) to set hours. Use button (A) to change hour value. Press (B) to set minutes.
Press (A) to increase the value. Keep the button pressed for more than 5 seconds to proceed faster. Press (B) to quit this function.

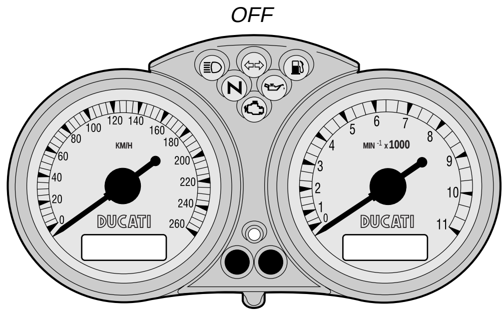


fig. 5

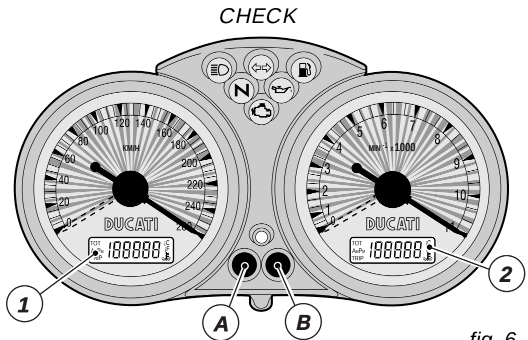
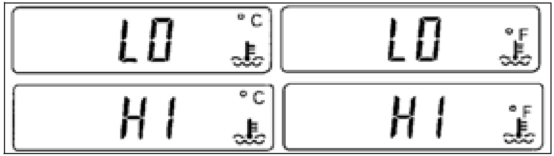


fig. 6

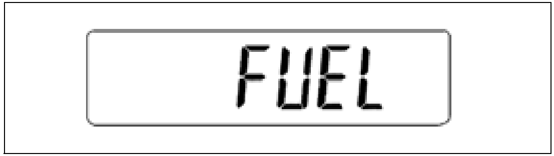
Oil temperature

*When the oil temperature goes below 50 °C (122 °F), "**LO**" will be displayed. "**HI**" will be displayed when the temperature exceeds 170 °C (338 °F).*



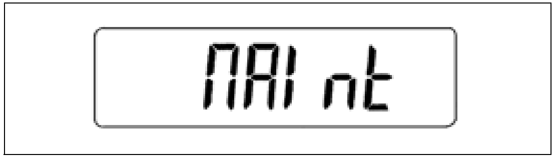
Fuel light

*"**FUEL**" will be displayed when the fuel warning light comes on.*



Maintenance indicator

*After the first 1,000 Km/621 mi and then every 10,000 Km/6210 mi, "**MAInt**" will be displayed for 5 seconds when turning the key to ON. It reminds you of the routine maintenance servicing to be done.*



Backlighting function

Turn the key to ON and press (B, fig. 6) within 5 seconds to change instrument panel lighting power.

Warning

Stop the motorcycle before using the instrument panel controls. Never operate the instrument panel controls while riding.

E

E

The immobilizer system

For improved antitheft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.

Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a password and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.

The key A performs the same functions as the keys B, and it is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.

Note
The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.

Warning
Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place.
It is also recommended to use always the same black key to start the bike.

Keys (fig. 7)

The Owner receives a set of keys comprising:
- 1 RED key (A)
- 2 BLACK keys (B)

Warning
Red key has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.

The keys B are regular ignition keys and are used to:
- start up the engine
- open the lock of the fuel tank filler plug
- open the seat lock.

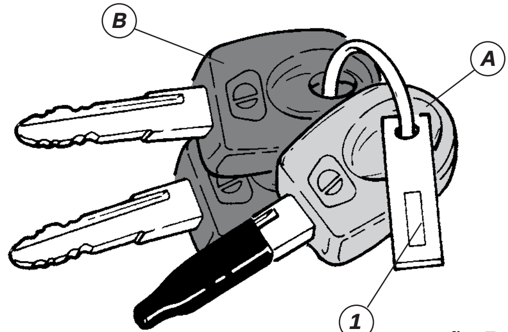


fig. 7

Code card

*A CODE CARD (fig. 8) is supplied together with the keys, it indicates the electronic code (A, fig. 9) to be used in case of engine disabled and therefore if engine will not start up after the **key-ON**.*

Warning

Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to remove engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip.
In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function -immediately signalled by the orange EOBD warning light (7, fig. 4).
But this operation can be carried out only if the electronic code indicated on the code card is known.

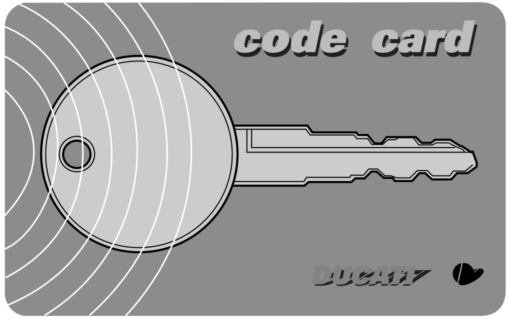


fig. 8

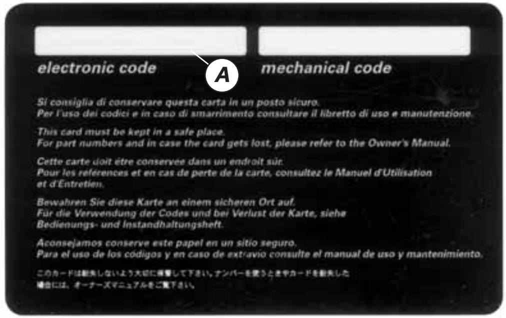


fig. 9

E

Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip

1) *Turn the key to ON and fully open throttle. Keep it open.*
   The EOBD warning light (7, fig. 4) turns off after 8 seconds.
2) *Release the throttle as soon as the EOBD warning light turns off.*
3) *EOBD pilot light will flash. It is now necessary to enter the electronic code indicated on the CODE CARD delivered to the customer together with the bike.*
4) *Count as many flashes of the EOBD pilot light (7, fig. 4) as the first digit of the electronic code.*
   Fully open the throttle for 2 seconds, and release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Carry out the same procedure for the following figures of the code. Failure to comply with this procedure, the EOBD pilot light will flash for 20 times, then will come on steady. Repeat the procedure starting from step (1).
5) *Release the throttle twistgrip, if the code is correct, the EOBD warning light shall flash signalling that engine block has been disabled. The warning light turns off after 4 seconds.*
6) *If the code is NOT correct, the EOBD warning light stays on and it is then possible to turn the key to OFF and repeat the procedure, starting from point (1), as many times as necessary (infinite).*

Note

Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to OFF and restart the procedure from point (1).

E

Operation

When the ignition key is turned to OFF, the immobilizer inhibits engine operation. When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:

1) *if the CPU recognised the code, the light (6, fig. 4) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. Press the START button (2, fig. 13), to start the engine;*
2) *if light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) stay on, it means that the code was not acknowledged. When this is the case, turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try with another black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.*
3) *Should the pilot light (6, fig. 4) still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip). Turn the key to OFF and back to ON, the immobilizer pilot light should go back to its normal operation (see step 1).*

Warning

Any important shock might damage the electronic components fitted into the key.
Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognising the code of the key in use.

Duplicate keys

If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.
DUCATI Service will program new keys and reprogram your original keys, up to 8 keys in total.
You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.
The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.

Note

If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.

Key-operated ignition switch and steering lock (fig. 10)

It is located in front of the fuel tank and has four positions:

*A) **ON**: lights and engine on;*
*B) **OFF**: lights and engine off;*
*C) **LOCK**: steering locked;*
*D) **P**: parking light and steering lock.*

E

Note

To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.

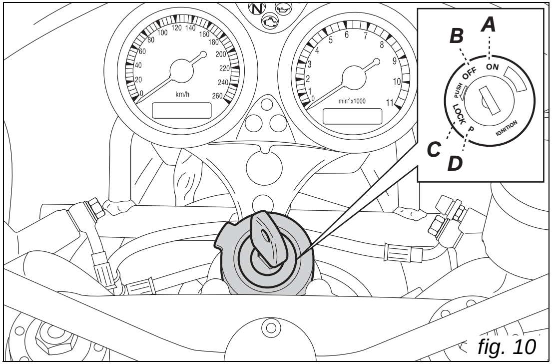


fig. 10

LH switch (fig. 11)

1) Dip switch, light dip switch, two positions:
position = low beam on;
position = high beam on.

2) Switch ⇦⇨ = 3-position turn indicator:
centre position = OFF;
position ⇦ = left turn;
position ⇨ = right turn.

To cancel turn indicators, push in once switch returns to central position.

3) Button = warning horn.

4) Button = passing.

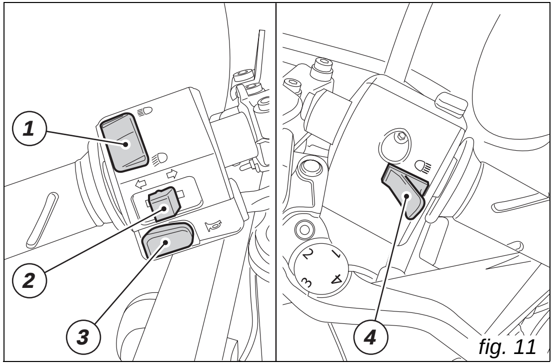


fig. 11

Clutch lever (fig. 12)
Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar.
To set lever distance from twistgrip, push lever (1) fully forward and turn the dial adjuster (2) to one of its four positions.
Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.
When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.

E

Warning
Set clutch lever when motorcycle is stopped.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

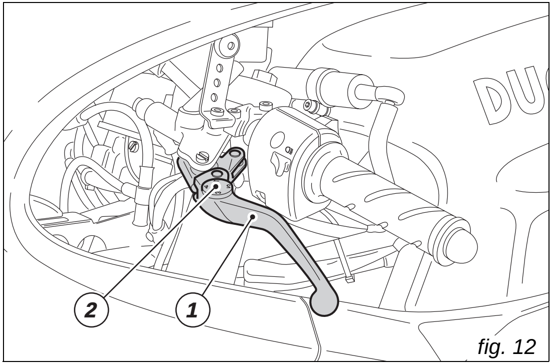


fig. 12

Rh switch (fig. 13)

*1) **ENGINE STOP** switch, two positions:*
*position ◯ (**RUN**) = run.*
*position ⊗ (**OFF**) = stop.*

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ◯ position to enable starting.

Important
Stopping the engine using switch (1) when riding with lights on and leaving the ignition key in the ON position, may run the battery flat as the lights will remain on.

2) Button ⚡ = engine start

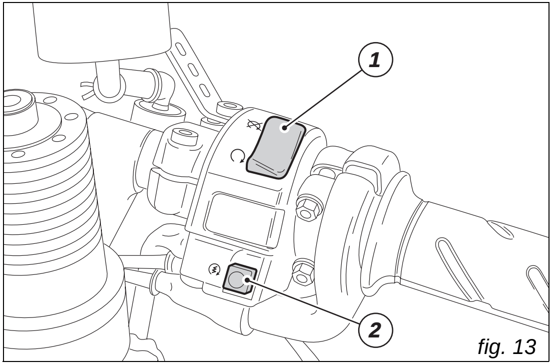


fig. 13

E

E

Throttle twistgrip (fig. 14)
The twistgrip (1) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

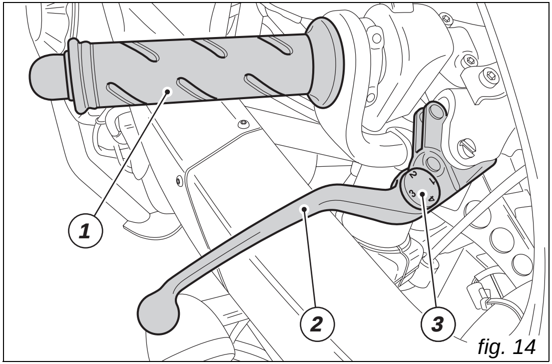


fig. 14

Front brake lever (fig. 14)
Pull in the lever (2) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.
The control lever features a dial adjuster (3) for lever distance from the twistgrip on handlebar.

Warning
Please read the instructions on page 41 before using these controls.

Rear brake pedal (fig. 15)
Push down on the pedal (1) to apply the rear brake.
The system is hydraulically operated.

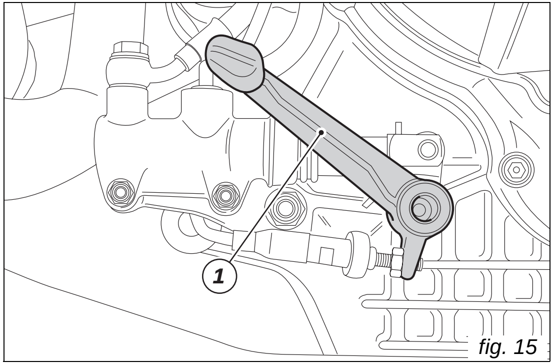


fig. 15

E

Gear change pedal (fig. 16)

Gear change pedal features a rest central position ***N*** *with automatic spring-back, can move in two ways:*

down = press down the pedal to engage the 1st gear and to shift down. The ***N*** *light will go out.*

up = lift the pedal to engage the 2^{nd} gear and then the 3^{rd}, 4^{th}, 5^{th} and 6^{th} gear.

Each time you move the pedal you will engage the next gear.

E

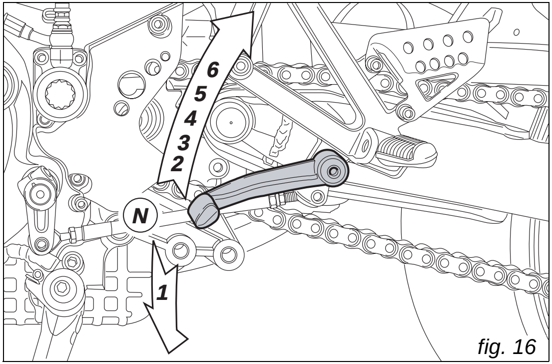


fig. 16

Setting the gear change and rear brake pedals

The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.
To set the gear change pedal, hold the rod (1) and loosen lock nuts (2) and (3).

Note
Nut (2) has a left-hand thread.

Fit an open-end wrench to hexagonal element of linkage (1) and rotate until setting pedal in the desired position. Tighten both check nuts onto linkage.

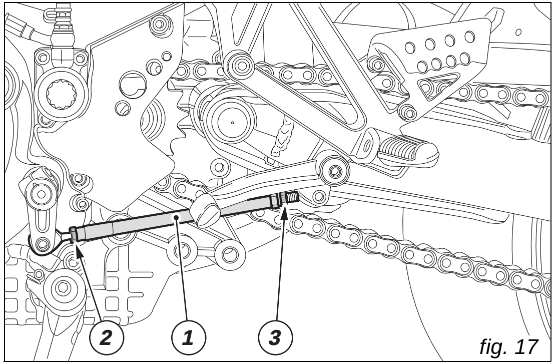


fig. 17

E

E

To set the rear brake pedal, loosen check nut (4).
Turn pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.
Tighten check nut (4).
Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.
If not so, set the length of cylinder linkage as follows.
Loosen the check nut (6) on cylinder linkage.
Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.
Tighten check nut (6) and check pedal free play again.

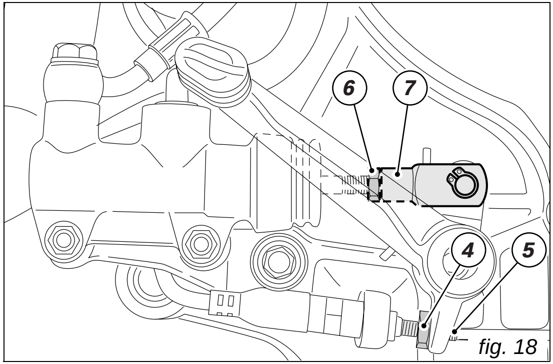


fig. 18

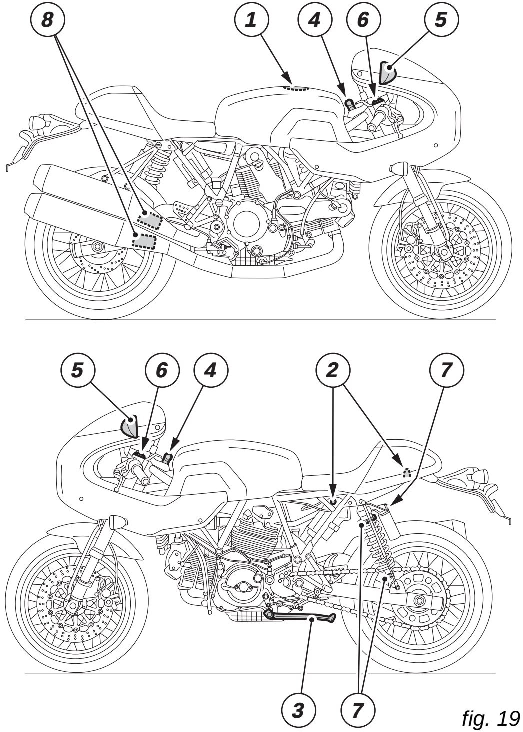


fig. 19

Position on the vehicle (fig. 19)

1) Tank filler plug
2) Seat catch and helmet hooks
3) Side stand
4) Steering damper
5) Rear-view mirrors
6) Front fork adjusters
7) Rear shock absorber adjusters
8) Catalyser (not on USA version)

E

Fuel tank plug (fig. 20 and fig. 21)

Opening

Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.
Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).

Note
The plug can only be closed with the key in.

Warning
Always make sure you have properly refitted and closed the plug after each refuelling (see page 44).

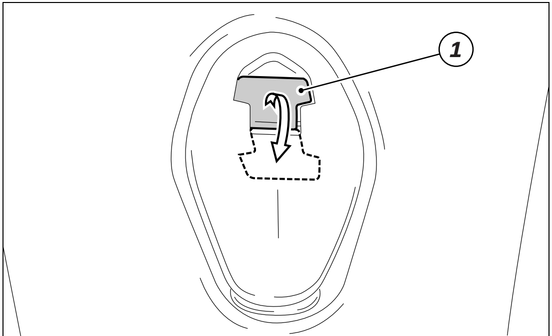


fig. 20

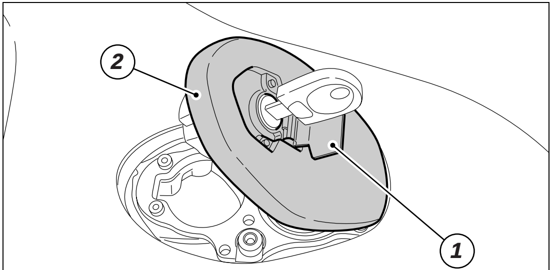


fig. 21

Seat catch and helmet hooks

Opening *(fig. 22)*
Fit the ignition key into the lock (1) and turn the key clockwise until the rear end of the seat lifts up. Ease the seat retainers (3) off the frame hooks (2), and pull the seat backward to remove it.

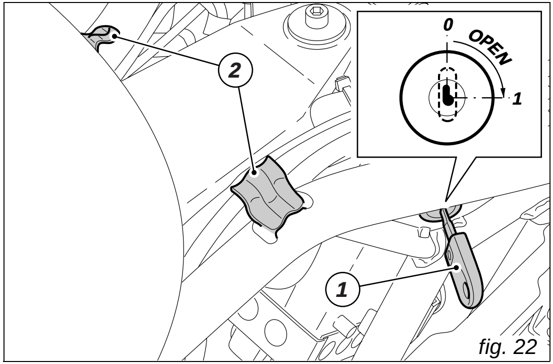


fig. 22

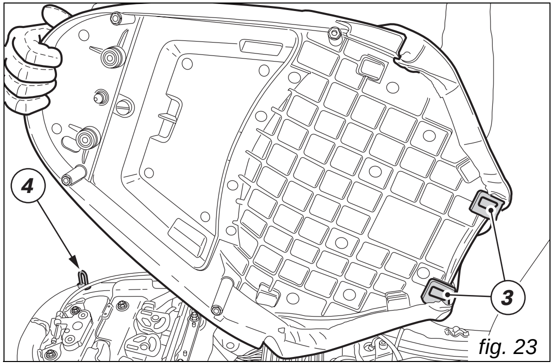


fig. 23

E

At the rear end of the frame underneath the seat, there are the helmet hook (4, fig. 23 - fig. 24) for rider helmet. Hook the helmet strap onto the hook and leave the helmet hanging outside. It will be locked safely when you refit the seat.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.

E

Closing

Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the seat retainers (3, fig. 23) into the frame hooks (2, fig. 22) and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock (1, fig. 22).

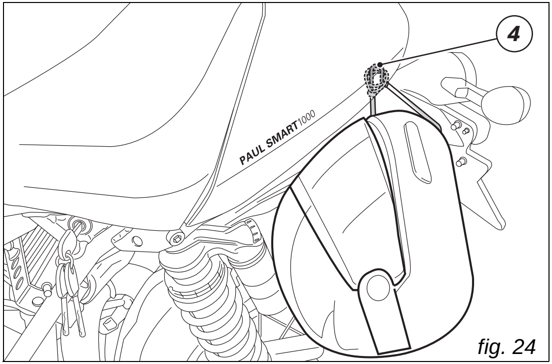


fig. 24

Side stand (fig. 25)

Important
Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.

Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over. When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.
To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.

Warning
Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.

To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.

Note
Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.

Note
It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

E

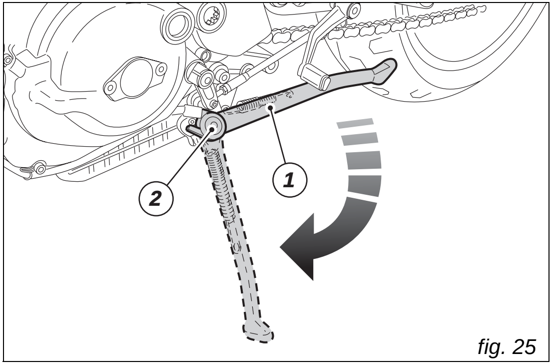


fig. 25

E

Rear-view mirrors (fig. 26)

The rear view mirrors of your motorcycle are made up of two parts held together by a special inner spring. This spring counters mirror rotation so the mirror will not smash the headlight fairing if hit accidentally. The spring then moves the mirror back to its original position.

Note

Never fold the rear-view mirrors: the inner spring is for safety only.

Important

If either of the mirror parts comes off, have the mirror repaired or replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Warning

Never ride with a missing rear view mirror: the inability to see the traffic behind you may lead to severe accidents.

To adjust the mirror, push on mirror edge in the desired direction.

To lock the mirror in the desired position, tighten the screw at the lower end of the support.

Warning

Never push on the mirror centrally to adjust its position or it might break off.

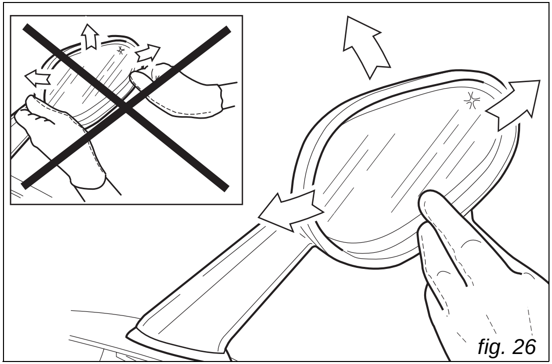


fig. 26

Steering damper (fig. 27)

It is located up front before the tank and is secured to frame and steering head.

It helps make the steering more accurate and stable, improving driveability under all conditions.

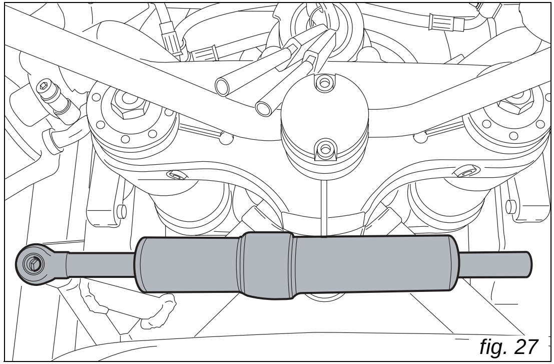


fig. 27

E

E

Front fork adjusters (fig. 28 and fig. 29)
The front fork has rebound, compression damping and spring preload adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:

1) *to adjust rebound damping (fig. 28);*
2) *to adjust spring preload (fig. 28);*
3) *to adjust compression damping (fig. 29).*

Place the vehicle on the side stand and ensure it is stable.
Turn the adjuster (1) on fork leg top with a 3 mm Allen wrench to adjust rebound damping.
Turn the adjuster (3) on the rear end of fork lugs with a 3 mm Allen wrench to adjust compression damping.
As you turn the adjusters (1) and (3), you will hear them click. Each click identifies a setting. Turn the adjuster fully in to set the hardest damping (position 0). This will be your starting point. Now turn the adjuster anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. 1, 2 and so on, or measure the amount of angular rotation.

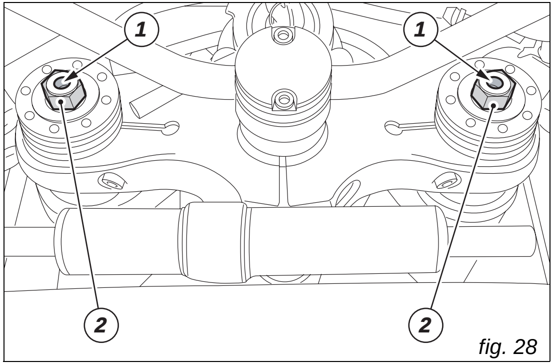


fig. 28

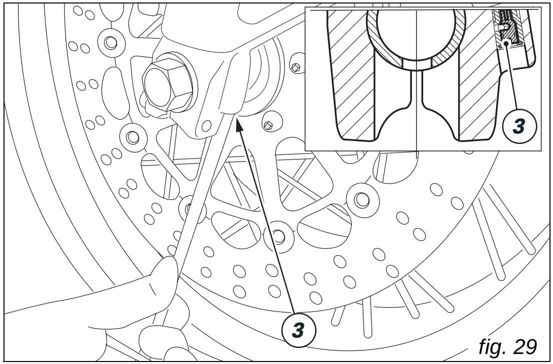


fig. 29

STANDARD factory setting is as follows:
compression: 9 clicks;
rebound: 8 clicks.
Spring preload: 10 mm
Range of adjustment:
compression: 24 clicks;
rebound: 24 clicks.
Spring preload: 15 mm
To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the hex. adjuster (2) with a 22-mm hexagon wrench.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

Rear shock absorber adjusters (fig. 30)
The rear shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) on the lower connection holding the shock absorber to the swingarm controls rebound damping.
The adjuster (2) on the shock absorber expansion reservoir controls compression damping.
Turning the adjusters (1) and (2) clockwise gives harder damping, turning anticlockwise gives softer damping.
STANDARD setting. Turn the adjusters all the way in (clockwise):
- *loosen adjuster (1) by 12 clicks.*
- *loosen adjuster (2) by 12 clicks.*

Spring preload: 18.5 mm
Two ring nuts (3) located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, turn the upper ring nut. Then ***tighten*** *or* ***slacken*** *the lower ring to* ***increase*** *or* ***decrease*** *spring preload.*
STANDARD length of preloaded spring onto shock absorber: 211.5 mm.

Warning
The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

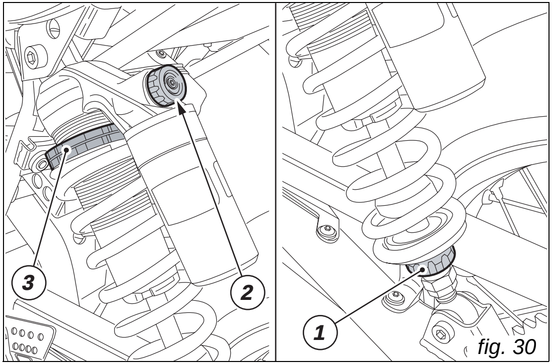


fig. 30

E

Running-in recommendations

Maximum rpm (fig. 31)

Rotation speed (rpm) for running-in period and during standard use

1) Up to 1000 km
2) From 1000 to 2500 km

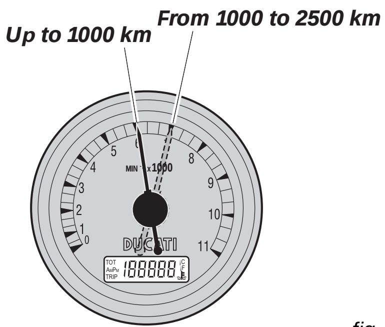


fig. 31

Up to 1000 km

During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. It should never exceed 5500-6000 rpm.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed 7000 rpm.

I

Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the Warranty Card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

Pre-ride checks

Warning

Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 43).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up if needed (page 64).

Brake and clutch fluid

Check fluid level in the relevant reservoirs.

Tyre condition

Check tyre pressure and condition (page 62).

Controls

Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 55).

Key-operated locks

Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.

Stand

Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 31).

Warning

In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Starting the engine

Warning

Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding (page 10).

1) Move the ignition key to **ON** (fig. 32). Make sure both the green light **N** and the red light [oil symbol] on the instrument panel come on.

Important

The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).

Note

It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).

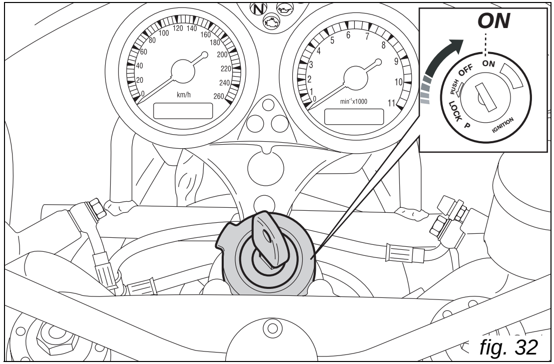


fig. 32

I

I

2) Check that the stop switch (1, fig. 33) is positioned to ◯ (RUN), then press the starter button (2, fig. 33).

This model is equipped with a servoignition system. To achieve assisted engine starting, press the button (2) and release it immediately. Pressing the button (2) operates automatic engine starting for a maximum period of time that varies depending on engine temperature. When the engine has started, the system prevents the starter motor from turning over. If the engine fails to start, allow at least 2 seconds before pressing the starter button (2) again.
Let the engine start without using the throttle control.

Important
Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

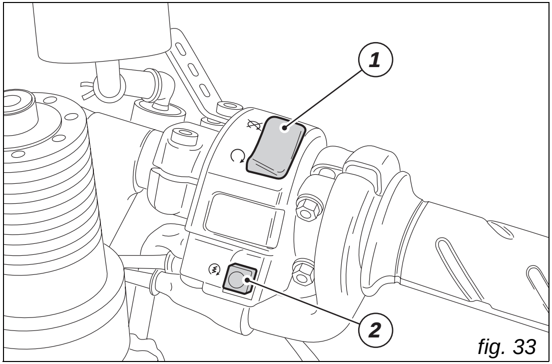


fig. 33

Moving off

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.
3) Speed up engine by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever. To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronise, shift down and release the clutch. The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.

Important

Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

Braking

Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.

Warning

Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.

Stopping the motorcycle

*If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to **OFF** (page 18).*

Important

*Never leave the key in the **ON** position when engine is stopped, or this will damage the electric components.*

Parking

Stop the motorcycle, then put it on the side stand (see page 31).
*Turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the **LOCK** position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.
*You may leave the parking lights on by turning the key to position **P**.*

Important

*Do not leave the key turned to **P** for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

Warning

The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).

Warning

Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider.

Refuelling

Never overfill the tank when refuelling. Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 34).

Warning

Use low-lead fuel having at least 95 fuel octane rating.

Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.

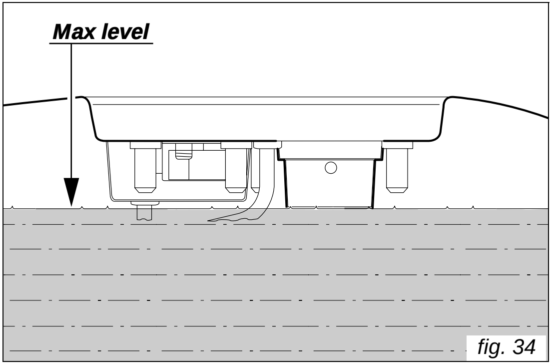


fig. 34

I

Tool kit and accessories (fig. 35)
Accommodated in the compartment under the seat is a bag (1) holding:
an Owner's manual
a helmet fastening cable
a tool bag for normal maintenance and checks.

To gain access to the compartment, remove the seat by releasing its latch (see page 29), loosen the screw (2) and lift the protection cover (3).

***Tool kit** (fig. 36)*
holds:
- *box wrench for spark plugs (4);*
- *tommy bar (5);*
- *double-bit screwdriver (6).*
- *helmet cable (7).*

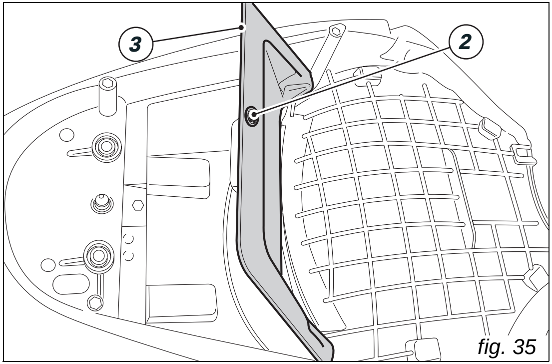


fig. 35

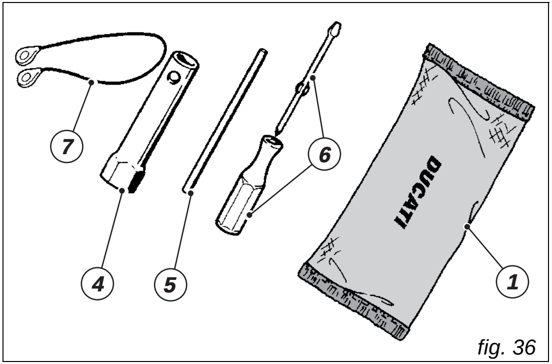


fig. 36

Checking brake and clutch fluid level

Fluid level should never fall below the MIN mark on each reservoir (fig. 37, fig. 38 and fig. 39).
If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.
Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

Important
It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.

Brake system

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

Warning
Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.

Hydraulic oil is corrosive; it may cause damage and lead to severe injury.
Never mix different quality oils.
Check seals for proper sealing.

E

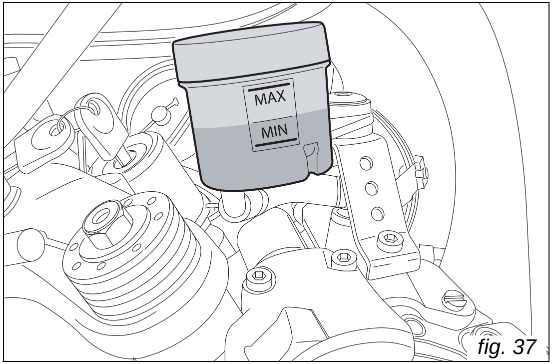


fig. 37

Clutch system

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.

⚠ Warning

Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).

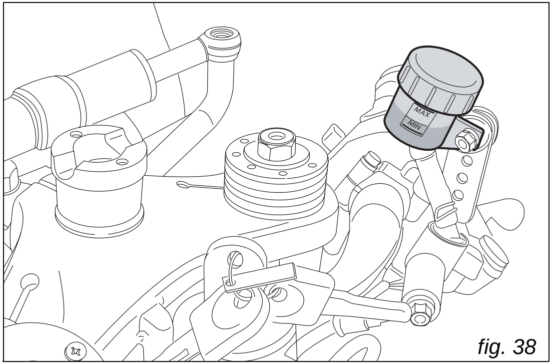


fig. 38

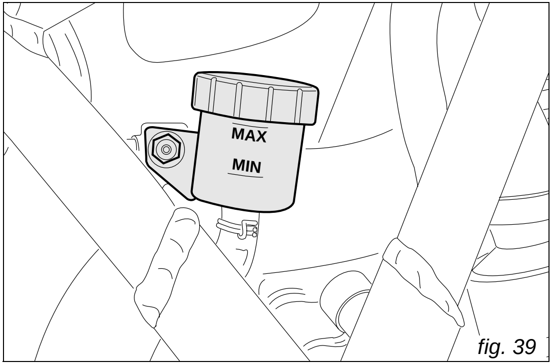


fig. 39

Checking brake pads for wear (fig. 40)

Front brake

To facilitate inspection without removing the pads from the callipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.

Rear brake

The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.

Important

Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

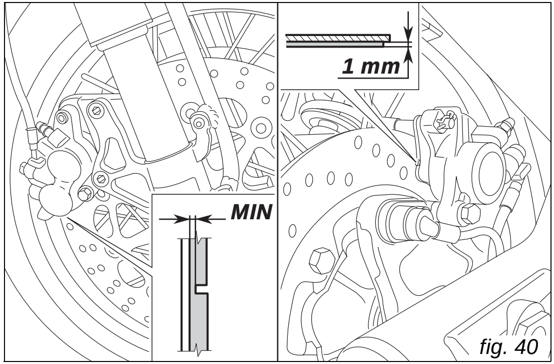


fig. 40

E

Lubricating cables and joints

The condition of the outer sheath of the throttle cables should be checked at regular intervals. The sheath should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.
To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.

E

To avoid malfunctions, periodically unscrew the two fastening screws (1, fig. 41) to open the control casing and grease the cable ends and the pulley with SHELL Advance Grease or Retinax LX2.

Warning
Close the control carefully after threading the cables onto the pulley.

Refit the cover and tighten the screws (2) to 6 Nm.

To ensure smooth operation of side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 grease at all points exposed to friction (fig. 42).

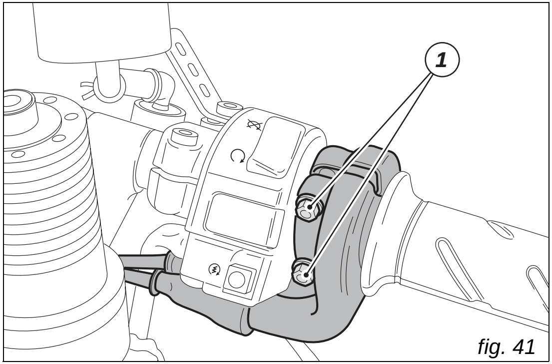


fig. 41

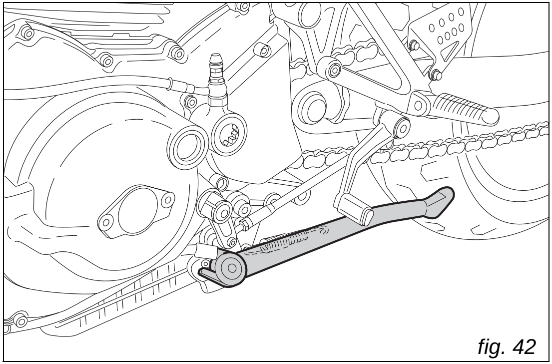


fig. 42

Throttle cable adjustment

The throttle twistgrip should have 1.5-2 mm free play measured at twistgrip outer edge in all steering positions. If not so, use the adjusters (1) on the throttle body (fig. 44) to adjust travel.

Important

Have throttle free play adjusted by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.

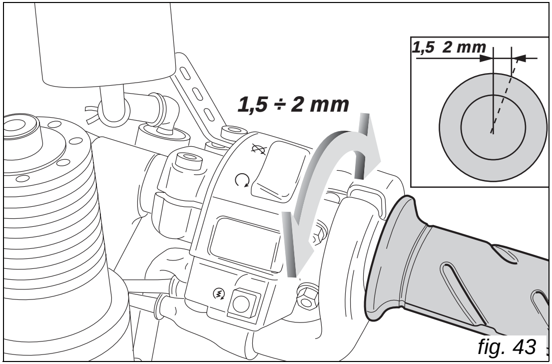
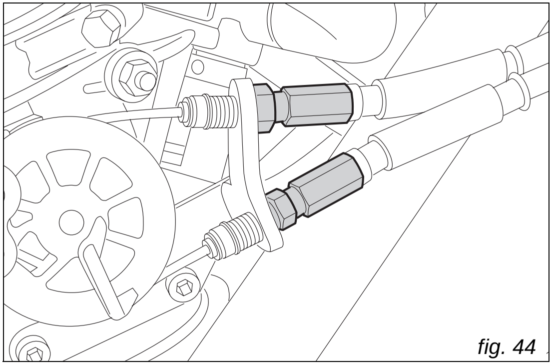


fig. 43


fig. 44

E

Charging the battery (fig. 45)

Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.

Loosen the fastening screws (1) of the battery mount.

Release the strap from the side retainers and remove the cover (2).

*Always disconnect the black negative terminal (-) first, and then the red positive terminal (**+**).*

Slide the battery rearwards to take it out of its mount.

E

Warning

Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources.

Charge the battery in a ventilated room.

*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

Important

Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.

Always connect the red positive terminal first.

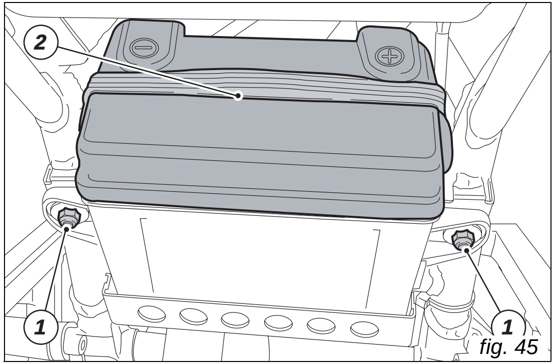


fig. 45

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.

Refit the battery into its mount, strap down the cover (2, fig. 45) and secure the battery mount to the frame tightening the screws (1, fig. 45) to 10 Nm.

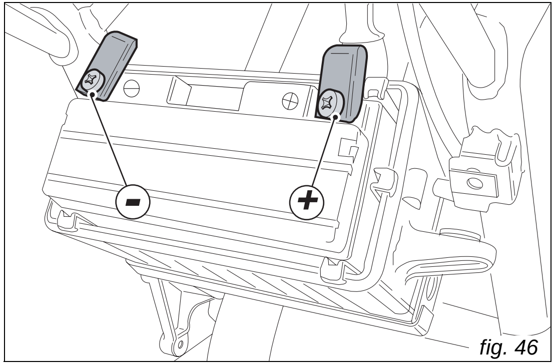


fig. 46

E

E

Chain tensioning

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain is tightest.
Put motorcycle on the side stand and push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm. The lower stretch of chain must have a slack of 30-32 mm.
Chain tension is adjusted as follows:
Slacken the nut (1, fig. 48) of the wheel shaft, tighten (turn clockwise) or slacken the nuts (2) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.

Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm. Refer to pointer on slider (3, fig. 48). This will ensure perfect wheel alignment.
Grease the thread of the wheel shaft nut (1) with SHELL Retinax HDX2 grease and torque nut to 72 Nm.
Grease the threads of the nuts (2) with SHELL Alvania R3 grease and torque them to 8 Nm.

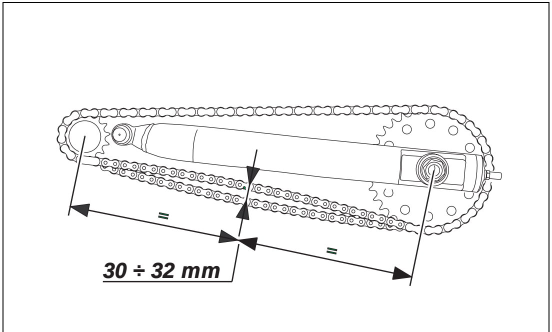


fig. 47

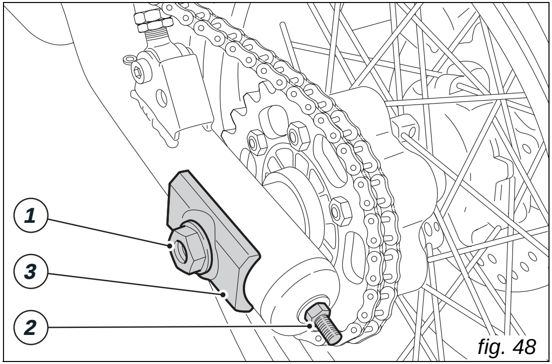


fig. 48

Chain lubrication

The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.
The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.

E

Important

Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

Replacing bulbs

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on the Electric System for that lighting device (page 75). Always test the new lamp before refitting the parts you have removed.

Headlight

Loosen the lower screw (1) securing the rim/reflector unit to the body to gain access to the headlight bulbs. Detach connector (2, fig. 50) from headlight bulb. Release the clip (3, fig. 50) that holds the bulb in place and take the bulb out of its socket.

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

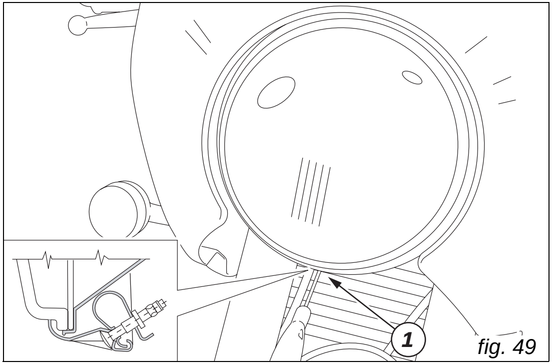


fig. 49

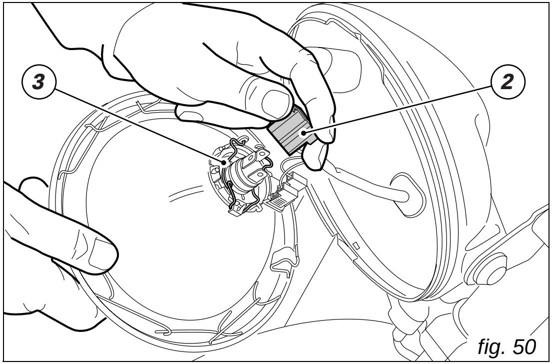


fig. 50

E

Change the bulbs (4).

Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.
Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment.
Engage clip end (3, fig. 50) into the headlight body mounts.
Reconnect the cables.

Disconnect the connector to change the parking light bulb. The bulb (5) has a bayonet socket: press and twist counter clockwise to remove. Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the connector and secure the rim/reflector unit.

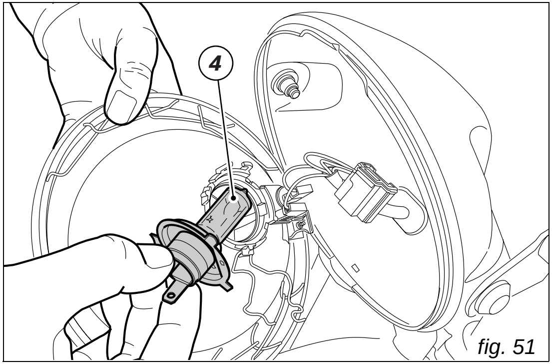


fig. 51

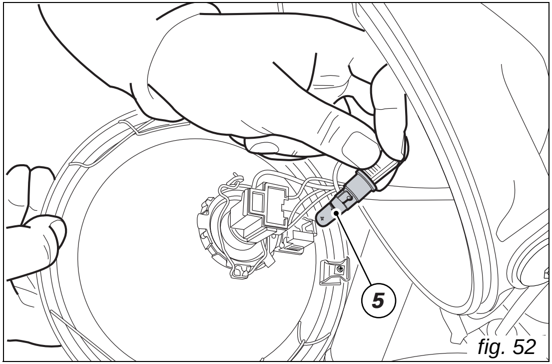


fig. 52

Front turn indicators (fig. 53 and fig. 54)
Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the indicator body holder.
The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; Fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass and tighten the screw (1).

E

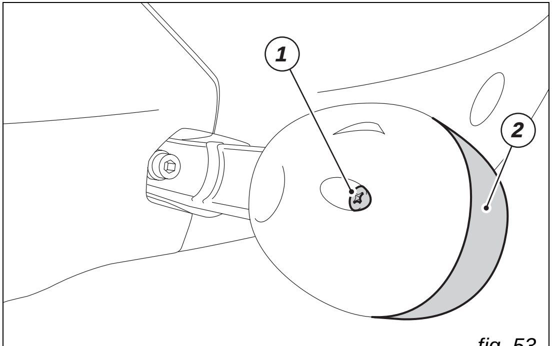
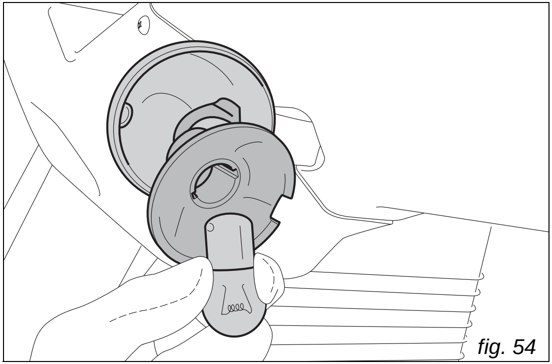


fig. 53


fig. 54

Rear turn indicators (fig. 55 and fig. 56)
Remove the screw (1) and detach the glass (2) together with the indicator body holder (3). Remove the bulb assembly (4) from the bulb holder (5).
Change the bulb and refit the bulb assembly (4) into the bulb holder (5).Refit the glass (2) and bulb holder (5) to the indicator body holder (3) so that the two tabs of the bulb holder (5) fit into the projection inside the bulb body holder (3).
Refit the glass and tighten the screw (1).

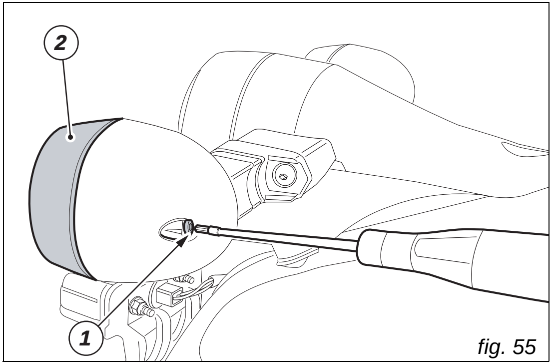


fig. 55

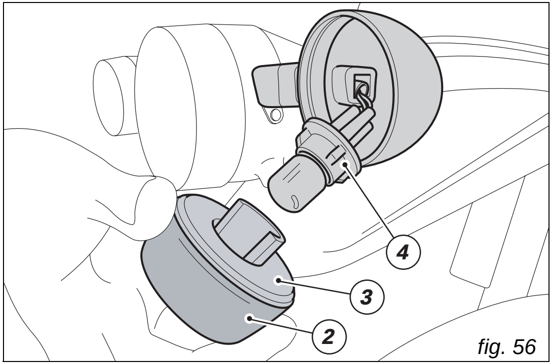


fig. 56

E

Number plate light (fig. 57)

To expose the number plate bulb, withdraw the bulb holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.

Note

The bulb holder has a tag (A, fig. 57) to aid removal from number plate holder without risking to tear the cables.

E

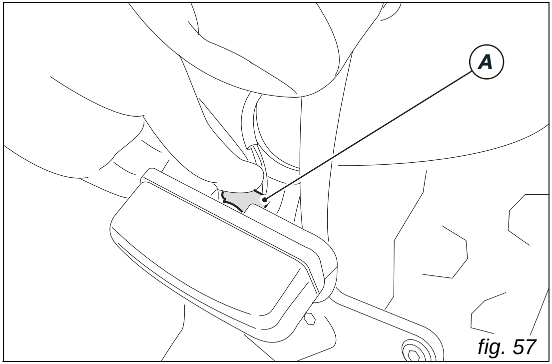


fig. 57

Stop light

To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1, fig. 58) that secure the glass and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks (fig. 59). Refit the glass and tighten the screws (1).

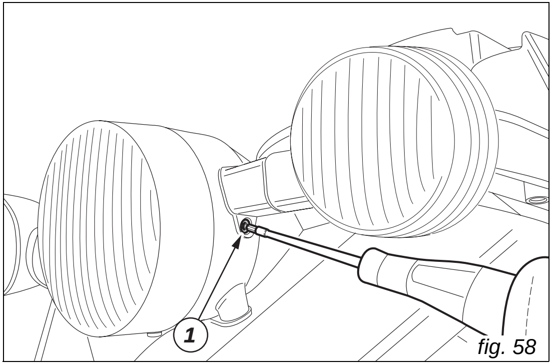


fig. 58

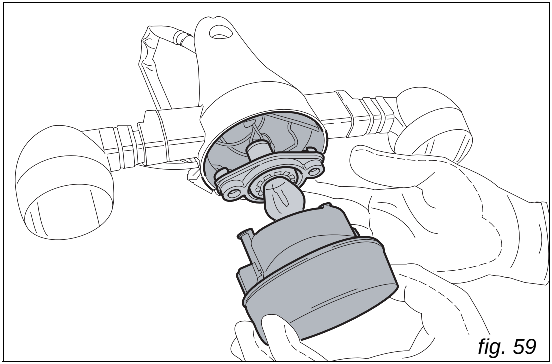


fig. 59

E

Beam setting (fig. 60)

When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle. If possible, perform this check in dim light.

Switch on the low beam.

The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp centre.

Note

The procedure described here is in compliance with the Italian Standard establishing the maximum height of the light beam.

Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

Beam vertical setting is carried out by turning the screws (1, fig. 61) that secure it to the side supports.

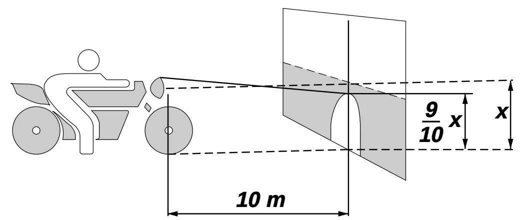


fig. 60

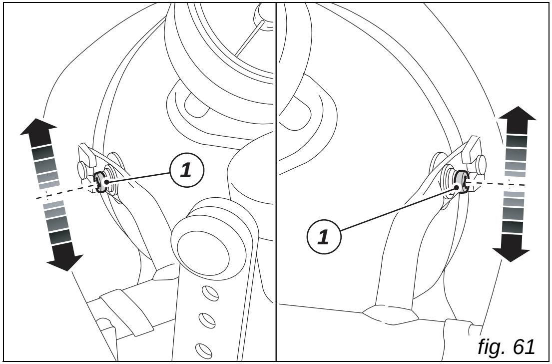


fig. 61

Tyres

Front tyre pressure:
2.2 bar
Rear tyre pressure:
2.2 bar

As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important
Check and set tyre pressure when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.

Tyre repair or replacement

In the event of a tiny puncture, tube tyres tend to deflate rapidly, as air will escape quickly. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning
In the event of a puncture, change tyre and tube. Replace tyres and tubes with recommended standard tyres and tubes only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tubeless tyres. Failure to heed this warning may lead to loss of pressure and to serious danger to rider.
After replacing tyre and tube, the wheel must be balanced.

Important
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

Note
Have tyres and tubes replaced at a Dealer or Authorised Workshop to ensure correct removal and installation of the wheels.

Minimum tread depth

Measure tread depth (S, fig. 62) at the point where tread is most worn down.

It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important

Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.

Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

E

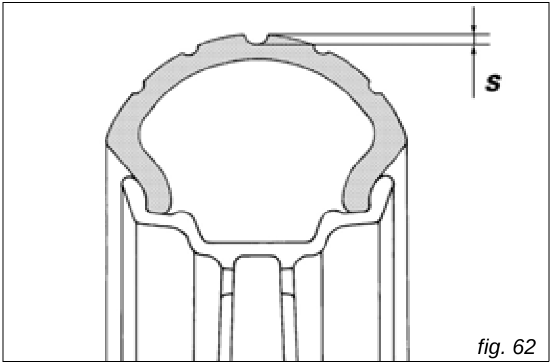


fig. 62

Checking engine oil level (fig. 63)

Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks on the sight glass.
Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.
Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.

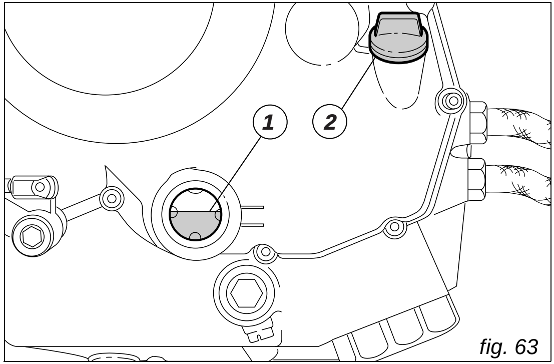


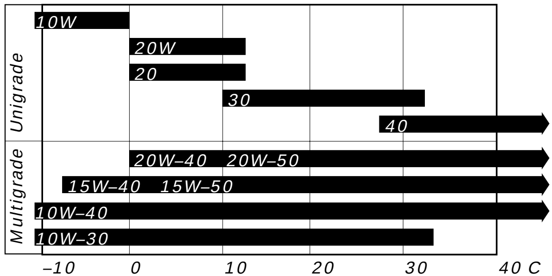
fig. 63

Important

Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorised workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).

Viscosity

SAE 10W-40
The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.



Cleaning and replacing the spark plugs (fig. 64)
Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.
This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the l.h. fairing, remove the spark plug caps and spark plugs from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition.

E

If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorised workshop.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6-0.7 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.
Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.

Refit spark plug into cylinder head. Tighten until thread is fully into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.
If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.

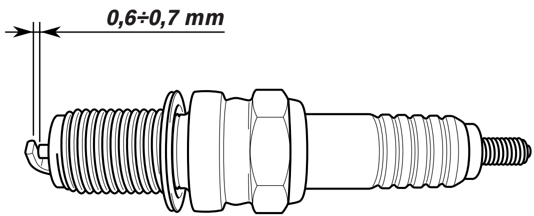


fig. 64

Cleaning the motorcycle

To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.

Important

Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.
Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.

Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.).
Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.

Warning

Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.

Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur.
Clean the discs with an oil-free solvent.

E

Storing the bike away

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the service stand;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with a suitable canvas. This will protect paintwork and let condensate breathe out.
The canvas is available from Ducati Performance.

Important notes

Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with Ducati original spare parts complying with local law.

Important only for Australia

Tampering wih noise control system is prohibited.
Owners are warned that the law may prohibit:
(a) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; and (b) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Overall dimensions (mm) (fig. 65)

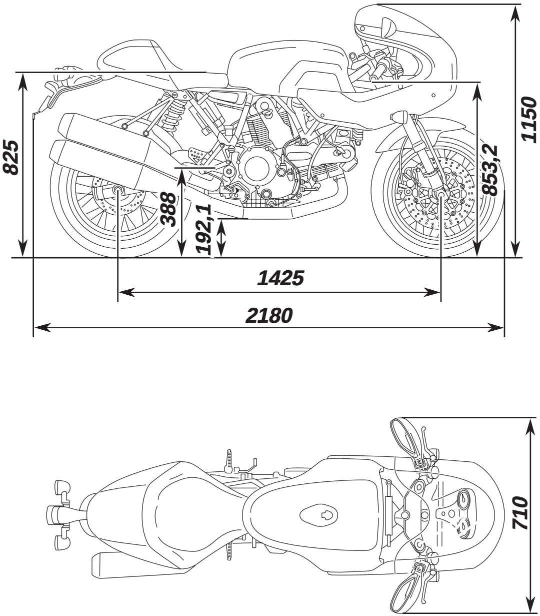


fig. 65

Weights
Dry weight:
190 Kg without fluids and battery.
Carrying full load:
320 Kg.

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.

E

Top-ups	*Type of fluid*	*cu dm (litres)*
Fuel tank, including a reserve of 3.5 cu dm (litres)	*Unleaded fuel with 95 fuel octane rating (at least)*	*15*
Oil sump and oil filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3.9*
Clutch and front/rear brake systems	*Special fluid for hydraulic systems SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Protectant for electric contacts	*Spray for electric systems SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Front fork	*SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA*	*(per leg) 0.400*

Important
Additives to fuel or lubricants are not allowed.

Engine
Twin cylinder, four-stroke, 90° “L" type, longitudinal.
Bore, mm:
94.
Stroke, mm:
71.5.
Total displacement cu. cm:
992.
Compression ratio ±0.5:1:
10.0.
Max. power at crankshaft (95/1/EC):
61 kW - 83 HP at 8,000 rpm.
Max torque at crankshaft (95/1/EC):
83 Nm (8.5 kgm) at 6,000 rpm.

Important
Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.

Timing system
***Desmodromic** (type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (2 opening rockers and 2 closing rockers) and one overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

***Desmodromic timing system** (fig. 66)*

1) *Opening (or upper) rocker*
2) *Opening rocker shim*
3) *Split rings*
4) *Closing (or lower) rocker shim*
5) *Return spring for lower rocker*
6) *Closing (or lower) rocker*
7) *Camshaft*
8) *Valve*

E

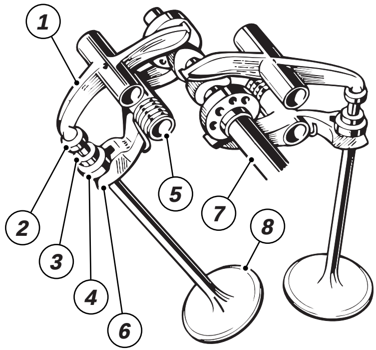


fig. 66

E

Performance data

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.

Brakes

Front

With double drilled disc.
Carrier material:
steel
Braking material:
stainless steel.
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 sq. cm.
Brake callipers with separate pistons.
Make:
BREMBO
Type:
30/32 pistons.
Friction material:
Toshiba TT 2172 HH.
Master cylinder type:
PSC 16.

Rear

With fixed drilled disc.
Braking material:
stainless steel.
Disc diameter:
245 mm
Hydraulically operated by a pedal on RH side.
Braking surface:
25 sq. cm.
Make:
BREMBO
Type:
P 32.
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Master cylinder type:
PS 11.

Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and can cause severe eye and skin injury in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Transmission

Clutch:
multi-plate dry clutch;
Clutch is operated by a control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.
Gear ratio:
32/59.
Gearbox:
6-speed.
Gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/38.

Total gear ratios:
1st gear 15/37
2nd gear 17/30
3rd gear 20/27
4th gear 22/24
5th gear 24/23
6th gear 28/24

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
RK
Type:
525 GXW.
Dimensions:
5/8" x 5/16".
Links:
100.

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorised workshop.

Warning
If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorised workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and cause irreparable damage to your motorcycle.

E

Frame
Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
30°.
Steering head angle:
24°.
Trail:
92 mm

Wheels
Spoked wheels.

Front
Dimensions:
3.50x17"

Rear
Dimensions:
5.50x17"
Front wheel shaft can be removed.

Tyres

Front
Radial tube tyre.
Size:
120/70-R17.

Rear
Radial tube tyre.
Size:
180/55-R17.

Spark plugs
Make:
CHAMPION
Type:
RA 6 HC.

As an alternative:
Make:
NGK
Type:
DCPR8E

Fuel system

Indirect electronic fuel injection MARELLI CPU 5AM2.
Throttle body diameter: 45 mm
Injector per cylinder: 1
Firing points per injector: 1
Fuel specifications: 95-98 RON.

Suspensions

Front

Lightweight hydraulic upside-down fork.
The front fork fitted to this model features outer adjusters for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Stanchion diameter:
43 mm
Travel along leg axis:
120 mm

Rear

The shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload, and is connected to the aluminium swingarm through a pivot connection.
The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.
The shock absorber also features total length adjustment. Standard length is 336 mm and it can be reduced by 4 mm or increased by 8 mm.
The seat height can thus be adjusted regardless the spring preload.

Shock absorber stroke:
94.5 mm
Rear wheel travel:
132.9 mm

Exhaust system

Catalysed in compliance with EURO3 emission regulations.
USA version: not catalysed

Available colours

*Metallic grey no. *0039 (PPG)*
Light blue frame and chrome-plated rims.

Electric system

Basic electric items are:

***Headlight**:*
*bulb type: **H4 (12V-55/60W)**.*
Parking light:
*bulb type: **W5W (12V-4W)**.*
Electrical controls on handlebar.
***Turn indicators**:*
*bulbs type: **W16W (12V-16W)**.*
***Horn**.*
Stop light switches.
***Battery, 12V-10 Ah**.*
Generator 12V-520W.
***Electronic rectifier**, protected with a **40A** fuse on the side of the battery.*
Starter motor, 12V-0.7 kW.
***Tail light and brake signal**:*
*bulb type: **HD P5/21W-12V**.*
Number plate light:
*bulb type: **W5W (12-5W)**.*

Note

See "Replacing bulbs" on page 55 for relevant instructions.

Fuses

The main fuse box is located in the wiring tray under the seat (fig. 67).
To expose the fuses, take off the box protective cover (1).
Mounting position and ampere capacity are marked on box cover.
The fuse box contains 9 fuses that are connected to the electric system; 2 20A fuses are spare.

The 40A fuse (2) placed on the side of the fuse box (fig. 68) protects the electronic regulator.
Remove the fuse cap (3) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (4, fig. 69).

Important

*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning

Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

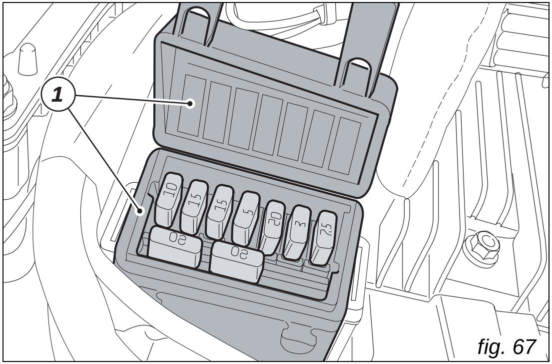


fig. 67

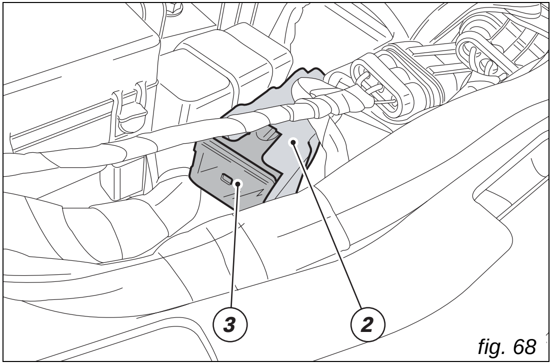


fig. 68

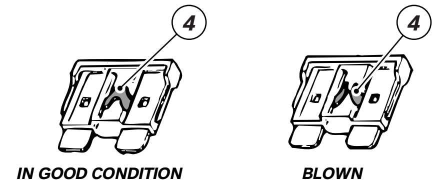


fig. 69

E

Injection /electric system diagram key

1) Right switch
2) Transponder antenna
3) Ignition switch
4) Fuse box
5) Starter motor
6) Solenoid starter
7) Battery
8) Regulator fuse
9) Regulator
10) Generator
11) RH rear turn indicator
12) Tail light
13) LH rear turn indicator
14) Number plate light
15) Fuel tank
16) Charger connector
17) Self-diagnosis connector
18) Speed sensor
19) Side stand switch
20) Lambda sensor
21) Horizontal cylinder coil
22) Vertical cylinder coil
23) Horizontal cylinder spark plug 1
24) Horizontal cylinder spark plug 2
25) Vertical cylinder spark plug 1
26) Vertical cylinder spark plug 2
27) Stepper motor
28) Horizontal cylinder injector
29) Vertical cylinder injector
30) Throttle position sensor
31) Timing/rpm sensor
32) Oil temperature sensor (control unit)
33) ECU 5A M
34) Neutral switch
35) Oil pressure switch
36) Rear stop switch
37) Front stop switch
38) Clutch switch
39) Oil temperature sensor (instrument)
40) Left switch
41) Air temperature/pressure sensor
42) Instrument panel
43) LH front turn indicator
44) Horn
45) Headlight
46) RH front turn indicator
47) Injection relay

Wire colour coding

B *Blue*
W *White*
V *Violet*
Bk *Black*
Y *Yellow*
R *Red*
Lb *Light blue*
Gr *Grey*
G *Green*
Bn *Brown*
O *Orange*
P *Pink*

Legend to fuse box *(4)*

Pos.	*El. item*	*Rat.*
1	*Key on, starter contactor, lambda sensor*	*10 A*
2	*Parking light, low/high beam*	*15 A*
3	*Stop light, warning horn, flasher*	*15 A*
4	*Instrument panel*	*5 A*
5	*Injection (coil injector pump)*	*20 A*
6	*ECU*	*5 A*
7	*Charger*	*7.5 A*

Note
The system wiring diagram is at the end of this manual.

E

FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

E

USA

Reporting of safety defects

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

Safety warnings

Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.

Warning

This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.

Noise emission warranty

Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, 10443 Bandley Drive, Cupertino, California, 95014 Tel: 001.408.253.0499 - Fax: 001.408.253.4099.

Noise and exhaust emission control system information

Source of Emissions

The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.

Exhaust Emission Control System

The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.

Crankcase Emission Control System

The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body. Evaporative Emission Control System California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:
(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or (2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:

(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
(3) Lack of proper maintenance.
(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.
This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

Problems that may affect motorcycle emissions

If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.
Symptoms:
Hard starting or stalling after starting.
Rough idle.
Misfiring or backfiring during acceleration.
After-burning (backfiring).
Poor performance (driveability) and poor economy.

E

USA

Riding safety

The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.
A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.
Do not let protective apparel give you a false sense of security.
Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle’s distance and speed, or you may not see it at all.
When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.
When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.
When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.
Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.
When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.
When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.
On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.
When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.
Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.
Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.
Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.
Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions.
This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!
A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).

Warning
Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.

Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuell in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system.
Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 43).
Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.
Use only Ducati approved parts and accessories.
This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.

Warning

Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.

Protective apparel

Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.
For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.
The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.
Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don’t drink and ride.

Vehicle identification number (VIN);

Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). fig. A specifically shows the frame identification numbers.

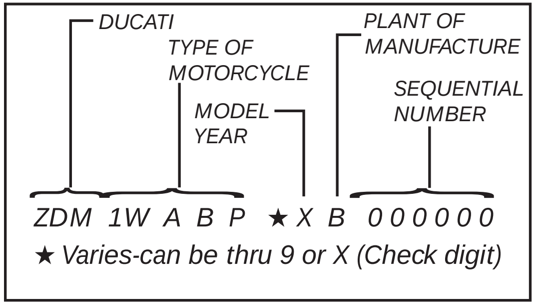


fig. A

Label location (fig. B)

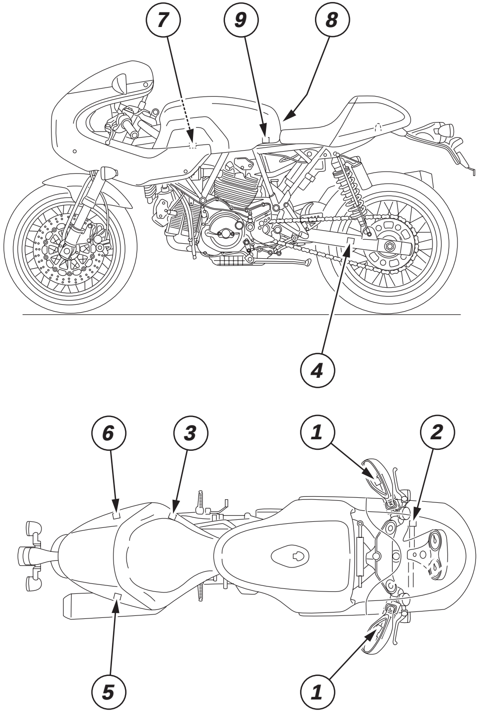


fig. B

E

USA

OBJECT IN MIRROR ARE
CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 433 1 166 1A

1

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

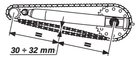
Cod. 433 1 165 1A

2

HELMET HOLDER
UNDER THE SEAT

3

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain Tension Adjustment (on side stand)



4

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [redacted] MOTORCYCLE, [redacted]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [redacted] dBA AT [redacted] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 432 1 233 1A

5

Manufactured by **DUCATI**MOTOR spa DATE: [redacted]

GVWR: [redacted] Lbs ([redacted] kg)
GAWR front: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] cold.
GAWR rear: [redacted] Lbs ([redacted] kg) with [redacted] tire, [redacted] RIM at [redacted] cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: [redacted]

Cod. 432 1 234 1A

6

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [redacted]
Engine family: [redacted]
Engine exhaust control system: [redacted]
Evap family: [redacted]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G/KM ENGINE FAMILY EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

ITEM	SPECIFICATIONS	INSTRUCTIONS
IGNITION TIMING:	[redacted] bTDC at idle speed	No adjustment
IDLE SPEED (RPM):	[redacted] ± [redacted] mm	No adjustment
IDLE MIXTURE:		No adjustment
VALVE CLEARANCE (in & ex):	Opening [redacted] mm Closing [redacted] mm	See Service Manual
SPARK PLUG: CHAMPION [redacted]		
SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 ÷ 0.6	OIL: [redacted]	
	FUEL: Unleaded gasoline	

DUCATIMOTORHOLDING spa - BOLOGNA - ITALY

7

CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

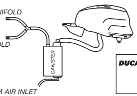
8

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

ENGINE DISPLACEMENT : [redacted] ENGINE FAMILY : [redacted]
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS
APPLICABLE TO [redacted] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.
EVAP FAMILY : [redacted]

TO HORIZONTAL MANIFOLD

TO VERTICAL MANIFOLD



WARM AIR INLET

DUCATIMOTORHOLDING spa
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY

9

E

USA

E

USA

California evaporation emission system

This system consists of (fig. C):

1) *Warn air inlet;*
2) *Canister;*
3) *Dell'Orto jet;*
4) *Intake manifolds;*
5) *Breather pipe;*
6) *Fuel tank.*

Important

In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

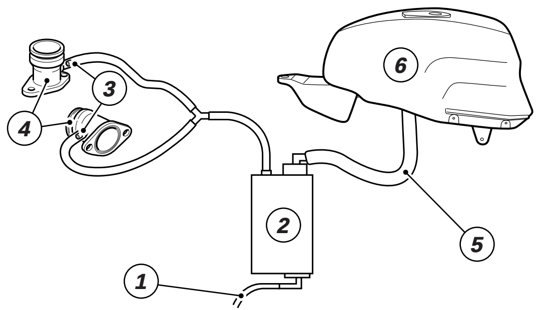


fig. C

Ducati limited warranty on emission control system

Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive Cupertino, California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:

A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and

B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.

I. Coverage

Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati.

In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.

In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.

II. Limitations

This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:

A. Repair or replacement required as a result of

(1) accident,

(2) misuse,

(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,

(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or

(5) use in competitive racing or related events.

B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.

C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.

E

USA

III. Limited liability

A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.

B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.

C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.

IV. Legal rights

This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.

V. *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

VI. Additional information

Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.

Ducati North America, Inc..
10443 Bandley Drive
Cupertino, California, 95014
Tel: 001.408.253.0499
Fax: 001.408.253.4099
E-mail: customerservice@ducatiusa.com
Web site: www.ducatiusa.com

Km	Name of Ducati Service	Mileage	Date
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

Manuel d'utilisation et entretien

DUCATISPORTCLASSIC

PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

F

F

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.
Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil.

Amusez-vous bien!

Remarque
La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.

Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.

Attention
Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.

SOMMAIRE

Indications générales 6
Garantie 6
Symboles 6
Informations utiles pour rouler en sécurité 7
Conduite à pleine charge 8
Données d’identification 9

Commandes pour la conduite 10
Position des commandes pour la conduite du motocycle 10
Tableau de bord 11
Fonctions des unités LCD 12
Le système antidémarrage 14
Clés 14
Code card 15
Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz 16
Double des clés 17
Commutateur d'allumage et antivol de direction 18
Commutateur gauche 19
Levier d'embrayage 20
Commutateur droit 21
Poignée des gaz 22
Levier du frein avant 22
Pédale de commande frein arrière 23
Pédale de changement vitesse 24
Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 25

Principaux éléments et dispositifs 27
Position sur le motocycle 27
Bouchon réservoir de carburant 28
Serrure de selle et élément porte-casque 29
Béquille latérale 31
Rétroviseurs 32
Amortisseur de direction 33
Eléments de réglage fourche avant 34
Vis de réglage amortisseur arrière 36

Mode d'emploi 37
Précautions pour la première période d’utilisation du motocycle 37
Contrôles avant la mise en route 38
Démarrage du moteur 39
Démarrage et mise en route du motocycle 41
Freinage 42
Mise à l’arrêt du motocycle 43
Stationnement 43
Ravitaillement carburant 44
Accessoires en dotation 45

Principales opérations d’entretien 46

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 46
Vérification de l'usure des plaquettes de freins 48
Lubrification des articulations 49
Réglage du câble des gaz 50
Charge de la batterie 51
Mise en tension de la chaîne de transmission 53
Graissage de la chaîne de transmission 54
Remplacement des ampoules d'éclairage 55
Clignotant de direction avant 57
Clignotant de direction arrière 58
Eclairage plaque 59
Feux stop 60
Assiette du phare 61
Pneus 62
Contrôle niveau huile moteur 64
Nettoyage et remplacement des bougies 65
Nettoyage général 66
Inactivité prolongée 67
Consignes importantes 67

Caractéristiques techniques 68
Encombrement 68
Poids 68
Moteur 70
Distribution 70
Performances 71
Système de freinage 71
Transmission 72
Cadre 73
Roues 73
Pneus 73
Bougies d'allumage 73
Alimentation 74
Suspensions 74
Système d'échappement 74
Coloris disponibles 74
Circuit électrique 75

Aide-mémoire pour l'entretien périodique 79

F

INDICATIONS GENERALES

Garantie

Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.
Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.

Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

Symboles

Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Ce manuel inclut des notes d'information avec des significations particulières :

Attention

Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.

Important

Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.

Remarque

Notices complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications relativement à **droite** ou à **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

Informations utiles pour rouler en sécurité

⚠ *Attention*
Lire avant d'utiliser la moto.

Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A".
Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".
*Le pilote doit **toujours** revêtir un équipement adéquat et le casque de protection.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.
Le pilote doit appuyer ses pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.
*Pour être prêt à tout changement de direction o u variation de la chaussée, le pilote doit **toujours** tenir ses mains aux poignées du guidon.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
*Signalez **toujours** et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence.
Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous à l'eau et savon et changez de vêtements.
*Retirez **toujours** votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.

⚠ *Attention*
Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale.
Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.

Conduite à pleine charge
Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort.
La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable
Le poids total du motocycle en ordre de marche avec conducteur, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser :
320 Kg.

F

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.
Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.

N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.
Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 62 et en bon état.

Données d'identification

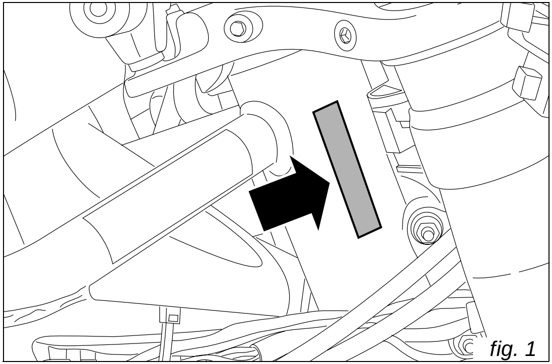
Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 2) et le moteur (fig. 2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.

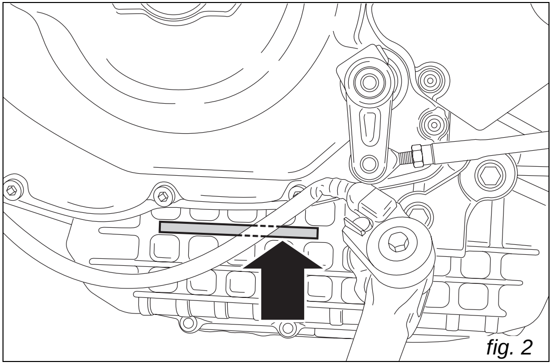
Cadre N°

Moteur N°

Remarque

Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur toute commande de pièces détachées.


fig. 1


fig. 2

F

COMMANDES POUR LA CONDUITE

Attention
Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

Position des commandes pour la conduite du motocycle (fig. 3)

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé
3) Commutateur gauche
4) Levier d'embrayage
5) Commutateur droit
6) Poignée des gaz tournante
7) Levier de commande frein avant
8) Pédale de changement vitesses
9) Pédale du frein arrière

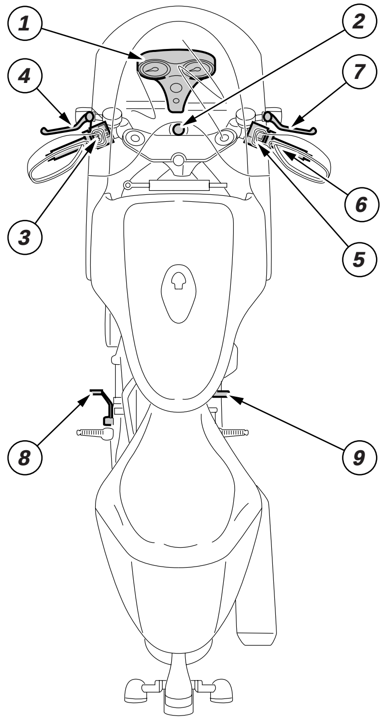


fig. 3

F

Tableau de bord (fig. 4)

1) ***Témoin feu de route ≣D (bleu).***
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.

2) ***Témoin clignotants de direction ⇦⇨ (vert).***
Il s'allume et clignote lorsqu'un témoin de direction est en service.

3) ***Témoin réserve carburant (jaune).***
S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.

4) ***Témoin point mort N (vert).***
S'allume si le sélecteur est au point mort.

5) ***Témoin pression huile moteur (rouge).***
S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.
Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.

Important
N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.

6) ***Témoin jaune ambre***
S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (antidémarrage électronique actif) ; il est utilisé aussi comme diagnostic du système antidémarrage électronique.

Remarque
Une fois que l'antidémarrage électronique est en fonction, le témoin clignote pendant 24 heures ; ce temps terminé, il s'éteint mais le système demeure actif.

7) ***Témoin EOBD (jaune ambre).***
S'allume pour indiquer le blocage du moteur. Il s'éteint au bout de quelques secondes (normalement 1.8 - 2 sec.).

8) ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
Indique la vitesse de roulage.

a) ***Afficheur à cristaux liquides - LCD (1) :***
- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
  Indique la distance totale parcourue par le véhicule.
- ***Totalisateur journalier*** *(km).*
  Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro.

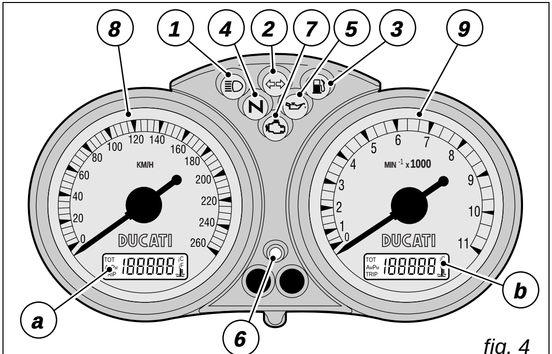


fig. 4

F

9) Compte-tours (trs/min).
Indique le nombre de tours/minute du moteur.
b) ***Afficheur à cristaux liquides*** *-* ***LCD (2) :***
- ***Horloge***
- Température huile

Fonctions des unités LCD
A l'allumage (clé de ***OFF*** *à* ***ON****), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (fig. 5 et fig. 6).*

Fonctions de l'unité LCD (1)
La clé sur ON, appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour afficher le totalisateur journalier et le compteur kilométrique.

Mise à zéro totalisateur journalier
En appuyant sur le bouton (A, fig. 6) pendant plus de 2 secondes lorsqu'on est dans la fonction ***TRIP*** *(totalisateur journalier), l'afficheur (LCD 1) se met à zéro.*

Fonctions de l'unité LCD (2)
La clé sur ON, appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.

Réglage horloge
Appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pendant 2 secondes au moins.
Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour régler AM/PM.
Appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour passer au réglage de

OFF

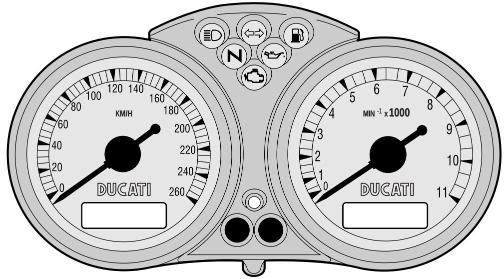


fig. 5

CHECK

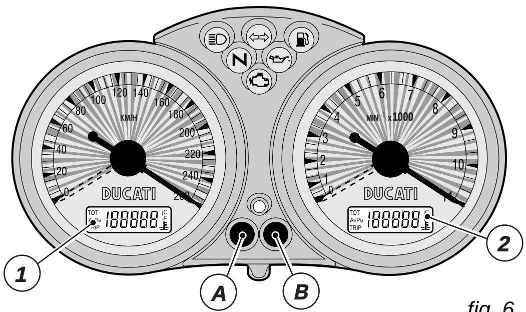


fig. 6

l'heure. Appuyez plusieurs fois sur le bouton (A) pour modifier l'indication de l'heure. Appuyez sur le bouton (B) pour passer au réglage des minutes.
Appuyez sur le bouton (A) pour faire défiler les minutes ; en appuyant sur le bouton pendant plus de 5 secondes le défilement est plus rapide. Appuyez sur le bouton (B) pour quitter la fonction de réglage.

Fonction température huile

*Lorsque la température de l'huile descend en dessous de 50 °C/122 °F, l'inscription "**LO**" apparaît sur l'afficheur, tandis qu'en dessus de 170 °C/
338 °F l'inscription "**HI**" s'affiche.*

Fonction témoin niveau de carburant

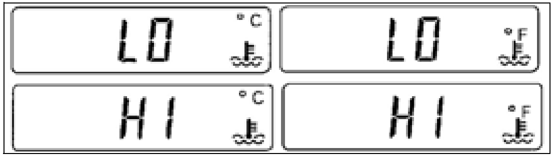
*Lorsque le témoin de bas niveau s'allume, l'inscription "**FUEL**" apparaît sur l'afficheur.*

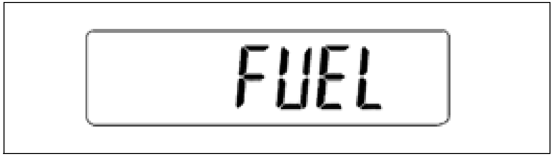
Fonction témoin entretien

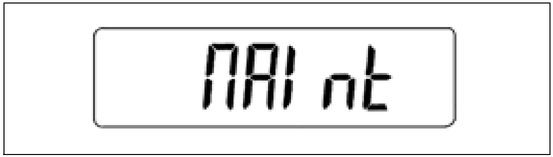
*Après les 1000 premiers km/621 mi et ensuite tous les 10.000 km/ 6210 mi chaque fois que l'on tourne la clé sur ON l'inscription "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes ; cela indique la nécessité d'effectuer la révision d'entretien périodique.*

Fonction éclairage de fond

La clé sur ON, si vous appuyez sur le bouton (B, fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de ce bouton va déterminer une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.







Attention
N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.

F

Le système antidémarrage

En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.

En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.

La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.

Remarque

Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.

Attention

Répartissez les clés et rangez la plaquette (1) et la clé A dans un endroit sûr.

Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.

Clés (fig. 7)

Le motocycle est livré avec :

- *n° 1 clé A (ROUGE)*
- *n° 2 clés B (NOIRES)*

F

Attention

La clé rouge A est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.

Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :

- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir de carburant ;*
- *la serrure de la selle.*

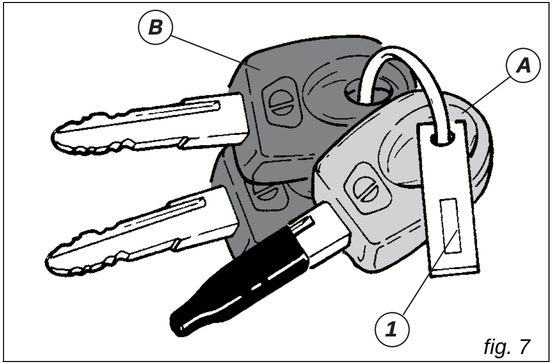


fig. 7

Code card

Une CODE CARD (fig. 8) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le ***key-ON****.*

Attention

La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz.
Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBD (7, fig. 4).
L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la code card.

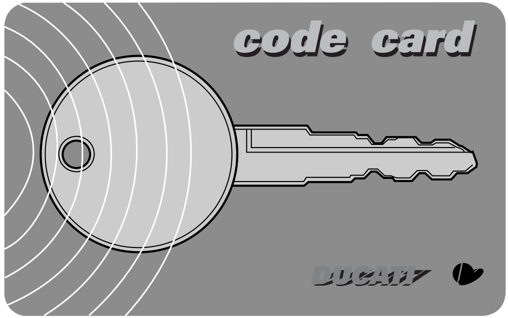


fig. 8

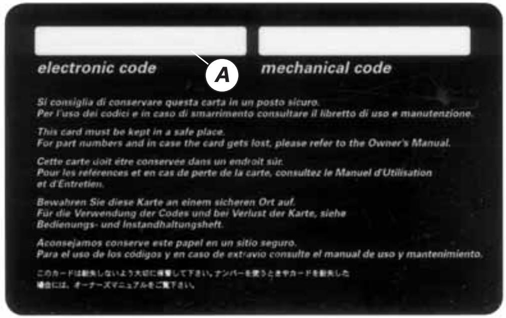


fig. 9

F

Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz

1) Positionnez la clé de contact sur ON, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée.
Le témoin EOBD (7, fig. 4) s'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.
2) Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.
3) Le témoin EOBD se rallumera en clignotant.
Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motocycle.
4) Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) équivalent au premier chiffre du code secret.
Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code. Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).
5) Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est correct, le témoin EOBD et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.
6) Si le code introduit N'est PAS exact, le témoin EOBD demeure allumé et, la clé sur OFF, l'on peut répéter les opérations à partir du point (1) pour un nombre de fois illimité.

Remarque

Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur OFF et répéter la séquence à partir du point (1).

Fonctionnement

Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :

1) *si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 13), le moteur se met en route.*
2) *si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) demeurent allumés, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.*
3) *Si le témoin (6, fig. 4) continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz). Tournez la clé sur OFF et ensuite sur ON pour rétablir le fonctionnement normal du témoin antidémarrage électronique (voir point 1).*

Attention

Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé.

En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.

Double des clés

En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD.
Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.
Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle.
Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.

Remarque

En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.

Commutateur d'allumage et antivol de direction (fig. 10)
Situé devant le réservoir, il a quatre positions :

A) ***ON*** *: met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
B) ***OFF*** *: met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
C) ***LOCK*** *: la direction est bloquée ;*
D) ***P*** *: feu de stationnement et antivol de direction.*

Remarque
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut la pousser et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

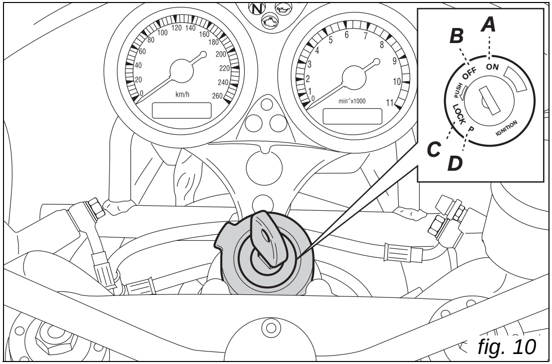


fig. 10

F

Commutateur gauche (fig. 11)

1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :
position ≣D = feu de croisement allumé ;
position ≣D = feu de route allumé.

2) Bouton ⇦⇨ = clignotant de direction à trois positions :
position centrale = éteint ;
position ⇦ = virage à gauche ;
position ⇨ = virage à droite.

Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.

3) Bouton [avertisseur] = avertisseur sonore.

4) Bouton ≣D = appel de phare.

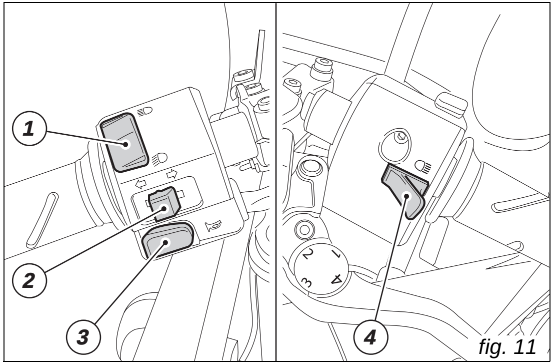


fig. 11

F

Levier d'embrayage (fig. 12)

Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre ce levier et la poignée sur le guidon.

Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournez la molette (2) sur l’une des quatre positions prévues.

La position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.

Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.

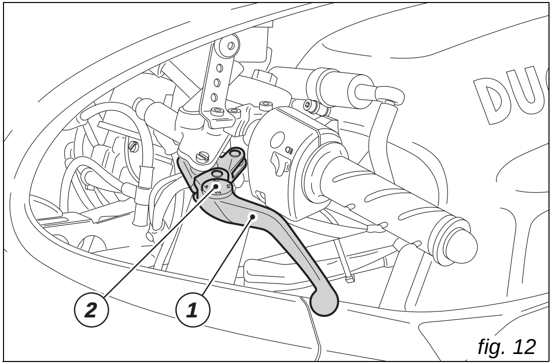


fig. 12

Attention

Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motocycle à l'arrêt.

Important

Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

Commutateur droit (fig. 13)

1) *Interrupteur* ***DE MISE A L'ARRET MOTEUR*** *à deux positions :*

*position ◯ (**RUN**) = marche;*
*position ⊗ (**OFF**) = arrêt du moteur.*

Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position ◯ pour procéder à la mise en route du motocycle.

Important
Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur ON, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.

2) *Bouton ⓘ = démarrage moteur.*

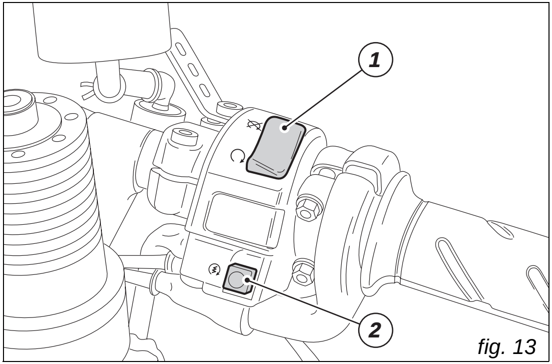


fig. 13

F

Poignée des gaz (fig. 14)
La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

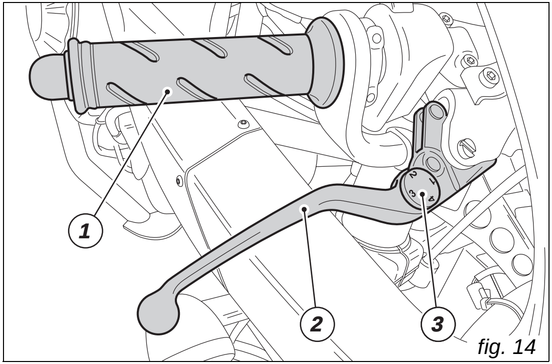


fig. 14

Levier du frein avant (fig. 14)
Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une molette (3) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée du demi-guidon.

F

Attention
Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 41.

Pédale de commande frein arrière (fig. 15)
Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).
Le système de commande est de type hydraulique.

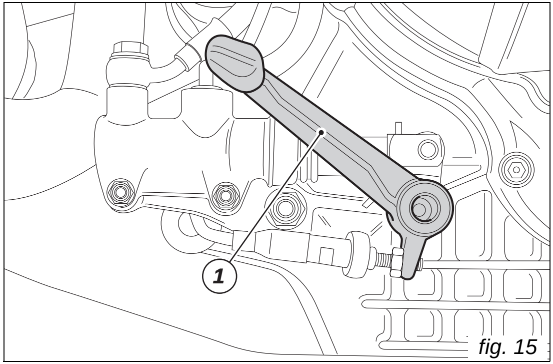


fig. 15

F

Pédale de changement vitesse (fig. 16)

*La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale **N** avec rappel automatique et deux mouvements :*

*en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin **N** au tableau de bord s'éteint ;*

en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.

A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.

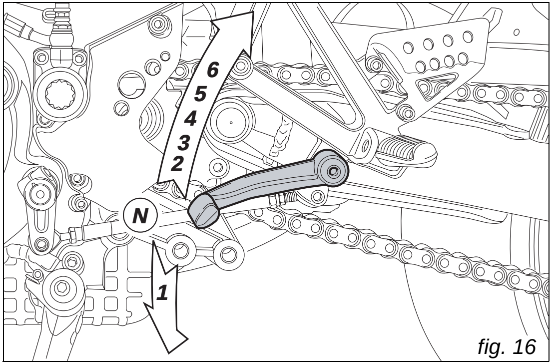


fig. 16

F

Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière

Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.
Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse , procédez comme suit :
immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).

Remarque
L'écrou (2) a un filetage à gauche.

Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.
Serrez les deux contre-écrous contre la tige.

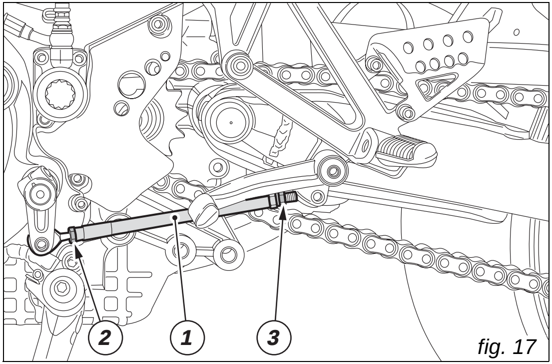


fig. 17

F

Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :
Desserrez le contre-écrou (4).
Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.
Serrez le contre-écrou (4).
En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que l'action de freinage se produise .
Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :
Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.
Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.
Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.

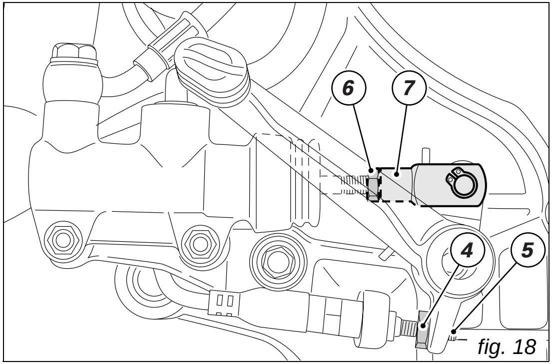


fig. 18

F

PRINCIPAUX ELEMENTS ET DISPOSITIFS

Position sur le motocycle (fig. 19)

1) Bouchon réservoir de carburant
2) Serrure de selle et élément porte-casque
3) Béquille latérale
4) Amortisseur de direction
5) Rétroviseurs
6) Dispositifs de réglage fourche avant
7) Dispositifs de réglage amortisseur arrière
8) Catalyseur (sauf la version USA).

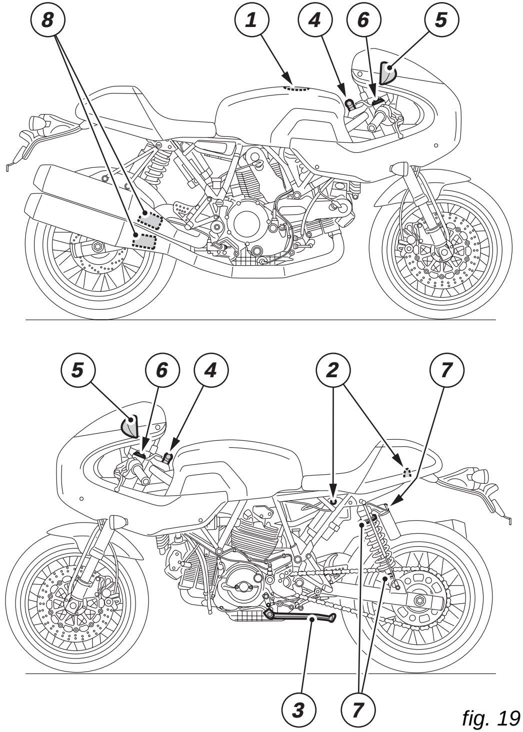


fig. 19

F

Bouchon réservoir de carburant (fig. 20 et fig. 21)

Ouverture

Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.

Remarque

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.

Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 44), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.

F

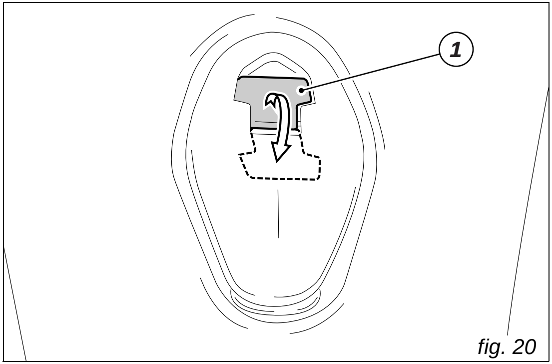


fig. 20

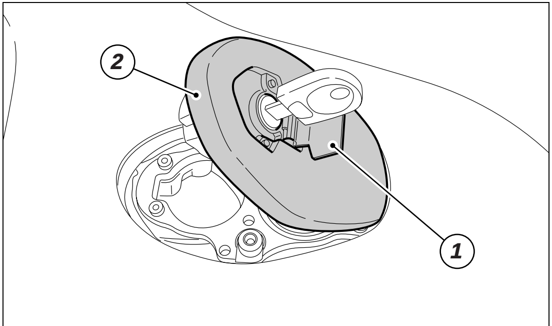


fig. 21

Ouverture *(fig. 22)*
Introduisez la clé dans la serrure (1), tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour soulever la partie arrière de la selle. Dégager les arrêts (3) de la selle des crochets (2) sur le carde et sortir la selle en la tirant vers l'arrière.

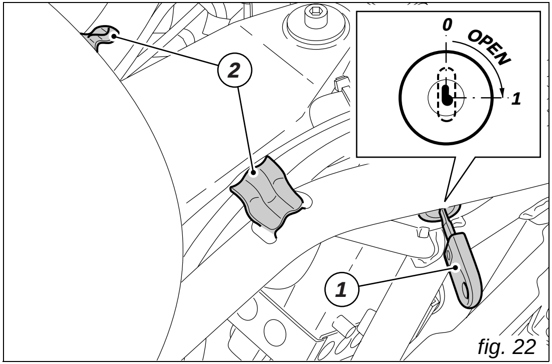


fig. 22

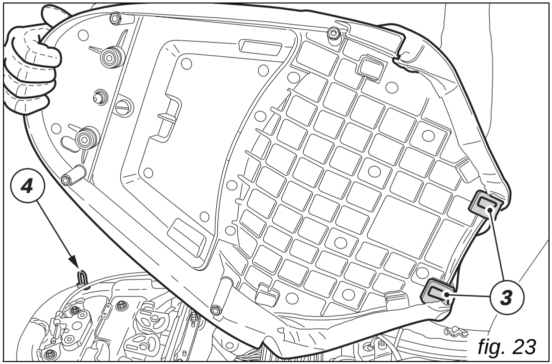


fig. 23

F

A la partie arrière du cadre sous la selle est situé le crochet (4, fig. 23 - fig. 24) d'attache du casque de protection pour le pilote. Introduire l'extrémité du lacet du casque dans le crochet, laissez pendre le casque à l'extérieur et remontez la selle pour le fixer.

Attention
Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.

Fermeture

Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Engager les arrêts (3, fig. 23) de la selle dans les crochets (2, fig. 22) du cadre, puis appuyer sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis d'enclenchement du verrou de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure (1, fig. 22).

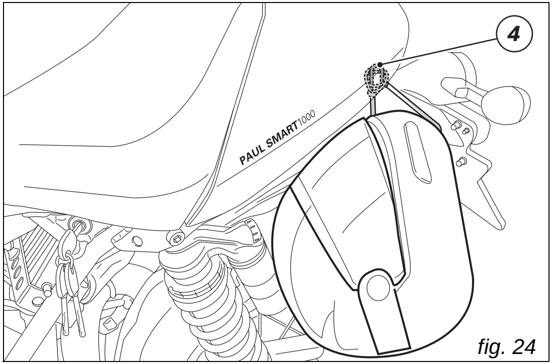


fig. 24

F

Béquille latérale (fig. 25)

Important
Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.

Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.
Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.
Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains les demi-guidons du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.

Attention
Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.

Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.

Remarque
Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).

Remarque
Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

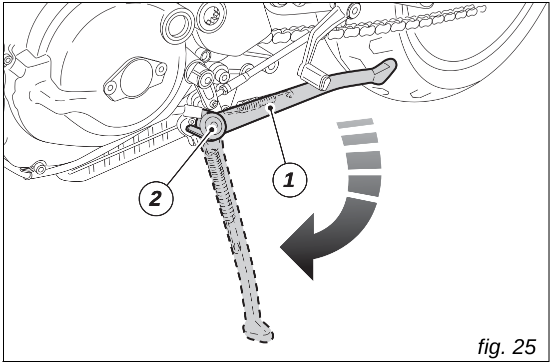


fig. 25

F

Rétroviseurs (fig. 26)

Chaque rétroviseur du motocycle se compose de deux éléments, unis par un ressort intérieur spécial, permettant une rotation contrôlée du rétroviseur, vis-à-vis de la bulle, en cas de choc. Après le déplacement, ce ressort ramène le rétroviseur à sa position d'origine.

Remarque

Les rétroviseurs ne doivent jamais être pliés : le ressort interne n'étant qu'un élément de maintien plus sûr.

Important

Au cas où l'un des deux éléments se détacherait, faites appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour la réparation ou le remplacement du rétroviseur.

Attention

Ne roulez pas sans rétroviseurs : l'absence de visibilité à l'arrière peut occasionner de graves accidents.

Le réglage s'effectue en poussant sur les extrémités du rétroviseur dans la direction désirée.
Pour bloquer le rétroviseur dans la position définie, serrer la vis à la partie inférieure du support.

Attention

Ne jamais effectuer ce réglage en intervenant sur le rétroviseur entier, sous peine de sa casse.

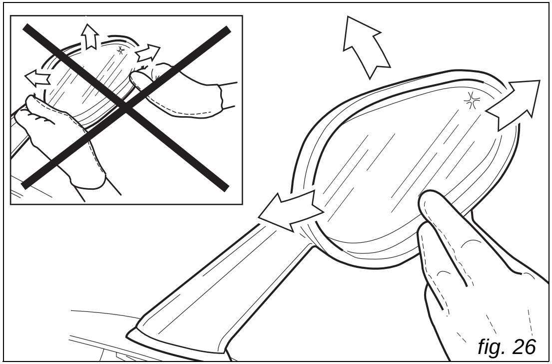
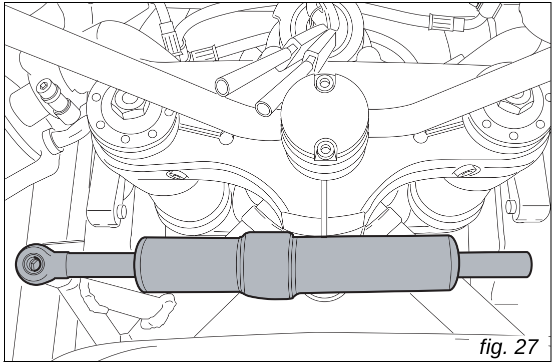


fig. 26

F

Amortisseur de direction (fig. 27)
Il est situé devant le réservoir et fixé au cadre ainsi qu'au té supérieur.
Son action contribue à la précision et à la stabilité de la colonne de direction, ce qui améliore la prise en main du motocycle dans quelque condition que ce soit.


fig. 27

F

Eléments de réglage fourche avant (fig. 28 et fig. 29)
La fourche du motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente), de compression des tubes et dans la précharge du ressort.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :

1) *pour modifier le frein hydraulique en extension (fig. 28) ;*
2) *pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs (fig. 28) ;*
3) *pour modifier le frein hydraulique en compression (fig. 29).*

Positionner le motocycle de manière stable sur sa béquille latérale.
A l'aide d'une clé Allen de 3 mm tournez la vis de réglage (1), placée en tête de chaque tube de fourche, pour modifier le frein hydraulique en détente.
A l'aide d'une clé Allen de 3 mm tournez la vis de réglage (3), à la partie arrière des pattes d'ancrage des roues, pour modifier le frein hydraulique en compression.
Lorsqu'on tourne la vis réglage (1) et (3) il faut entendre des déclics : chacun d'entre eux correspond à un réglage d'amortissement. Si l'on serre la vis de réglage jusqu'à son blocage on obtient la position "0", qui correspond à l'amortissement maximum. A partir de cette position, tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1" et "2", etc., ou la rotation angulaire de la vis de réglage.

F

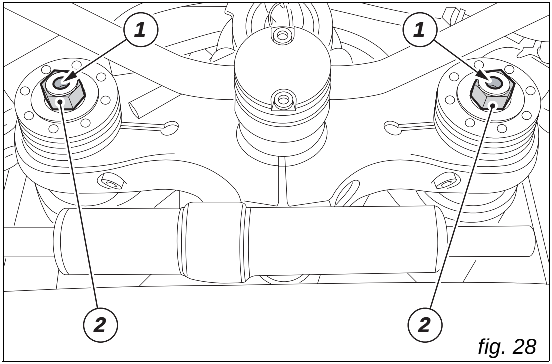


fig. 28

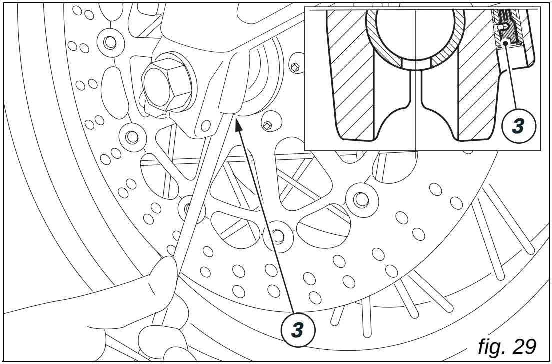


fig. 29

Les réglages STANDARD sont les suivants :
compression : 9 déclics ;
extension : 8 déclics.
Précontrainte du ressort : 10 mm
Plage de réglage :
compression : 24 déclics
extension : 24 déclics.
Précontrainte du ressort : 15 mm
Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.

● *Important*
Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.

F

Vis de réglage amortisseur arrière (fig. 30)
L'amortisseur arrière est équipé de vis de réglage extérieurs, permettant d'adapter l'assiette du motocycle aux conditions de charge.
La vis de réglage (1), placée au côté droit près de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).
La vis de réglage (2), sur le vase d'expansion de l'amortisseur, règle le frein hydraulique en compression.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les vis de réglage (1) et (2), on augmente le frein, inversement on le réduit.
Tarage STANDARD, à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre) :
- *desserrer la vis de réglage (1) de 12 déclics.*
- *desserrer la vis de réglage (2) de 12 déclics.*

Précontrainte du ressort : 18,5 mm
Les deux bagues (3) à la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe.
Pour modifier la précontrainte du ressort, tournez la bague supérieure. ***Vissez ou dévissez*** *la bague inférieure pour* ***augmenter*** *ou* ***réduire*** *la précontrainte.*
Longueur STANDARD du ressort précontraint sur l'amortisseur : 211,5 mm.

Attention
L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.

F

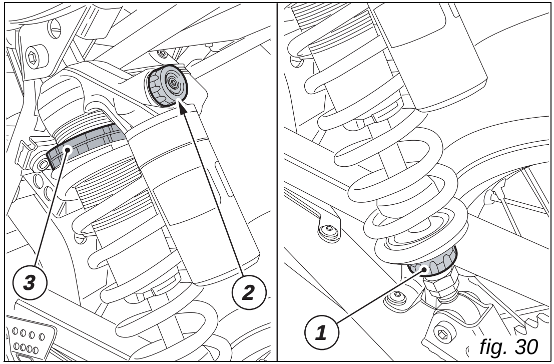


fig. 30

Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

Vitesse de rotation maximum *(fig. 31)*

Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :

1) *Jusqu'à 1000 km ;*
2) *De 1000 à 2500 km.*

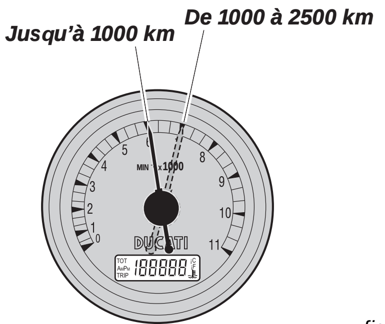


fig. 31

Jusqu'à 1000 km

Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de
5.500÷6.000 trs/mn.
Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés ; cela permet l'adaptation optimale des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 trs/mn.

Important

Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices occasionnés au moteur et de sa durée de vie.

Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.

Contrôles avant la mise en route

Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 44).

Niveau d'huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 64).

Liquide freins et embrayage

Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 62)

Fonctionnalité des commandes

Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.

Eclairage et avertisseurs

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 55).

Verrouillages à clé

Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.

Béquille

Vérifiez le fonctionnement et la position correcte de la béquille latérale (page 31).

Attention

En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Démarrage du moteur

Attention

Avant le démarrage du moteur, il est bien de se familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite (page10)

1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 32). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge **au tableau de bord sont allumés.**

Important

La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).

Remarque

Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).

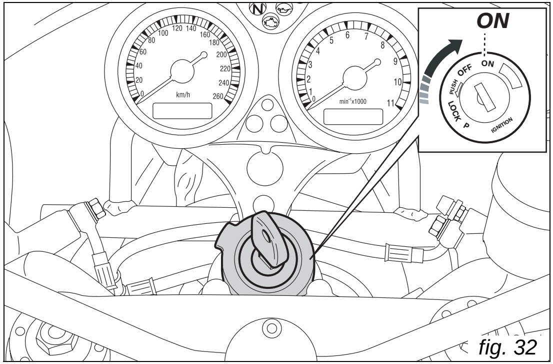


fig. 32

F

2) *S'assurer que le commutateur d'arrêt (1, fig. 33) soit en position ◯ (RUN) ; appuyer ensuite sur le bouton de démarrage (2, fig. 33).*

Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2). Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.

Important

Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.

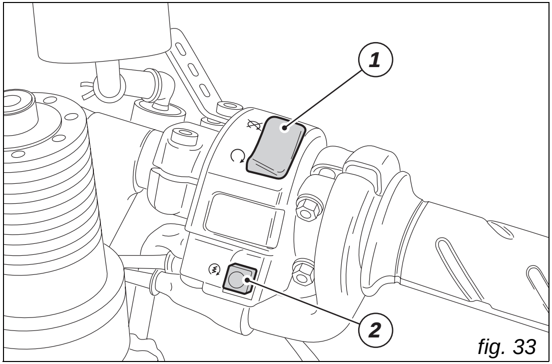


fig. 33

F

Démarrage et mise en route du motocycle

1) *Débrayez en agissant sur le levier de commande.*
2) *Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.*
3) *Accélérer en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.*
4) *Lâchez totalement le levier d'embrayage et accélérez.*
5) *Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage. La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez, accélérez un instant le moteur , pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage. Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motocycle que sur son moteur.*

Important

Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier de débrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.

Freinage

Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l’arrêt définitif. Avant que le motocycle s’arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s’éteigne à l’improviste.

Attention

L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.

N’utilisez pas le frein trop brusquement ou d’une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d’où la perte de contrôle du motocycle.

En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.

Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage.

Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.

Mise à l’arrêt du motocycle

*Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu’à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l’arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 18).*

Important

*Lorsque le moteur est à l’arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

Stationnement

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 31).
*Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou à l’intérieur d’autres structures, veillez à ce que l’endroit soit bien aéré et qu’il n’y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.
*Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.*

Important

*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

Attention

Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).

Attention

L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote.

F

Ravitaillement carburant

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 34).

⚠ *Attention*

Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

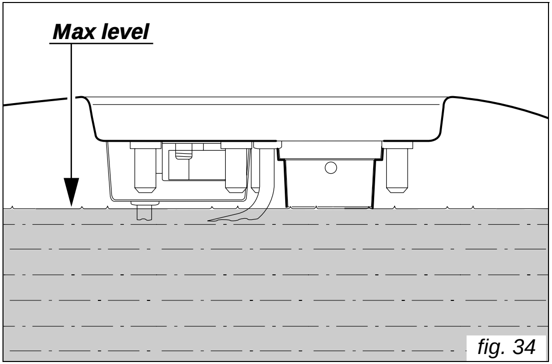


fig. 34

F

Accessoires en dotation (fig. 35)
Un dégagement au-dessous de la selle abrite une trousse (1) qui contient :
un manuel d'utilisation et entretien ;
un lacet d'ancrage du casque ;
une trousse à d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.

Pour avoir accès au compartiment il est nécessaire de retirer la selle (voir page 29), en ouvrant la serrure, desserrer la vis (2) et lever le cache de protection (3).

***Le kit d'outils** (fig. 36)*
comprend :
- *clé à bougies à six pans (4) ;*
- *axe pour clé à bougies (5) ;*
- *double tournevis (6) ;*
- *lacet d'ancrage du casque (7).*

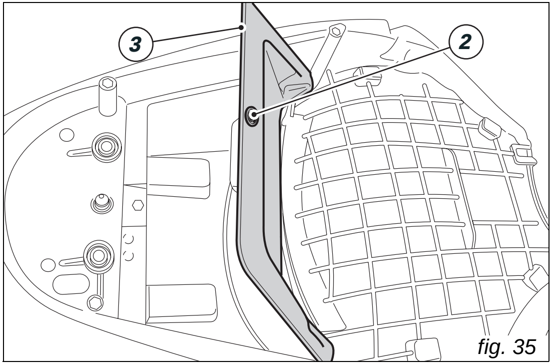


fig. 35

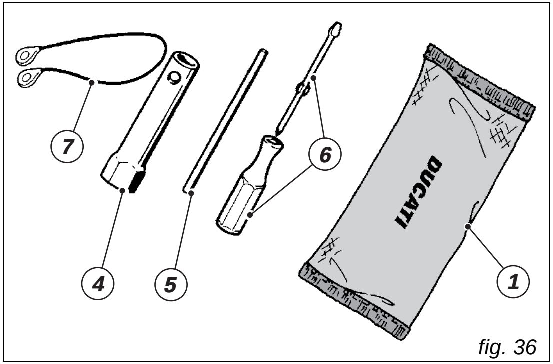


fig. 36

F

Contrôle niveau liquide de freins et embrayage

Le niveau ne doit pas descendre en dessous de la marque MIN indiquée sur les réservoirs correspondants (fig. 37, fig. 38 et fig. 39).
Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.
Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, selon la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Important

Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.

Système de freinage

Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et, au besoin, la purge du système.

Attention

Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.

L'huile hydraulique est corrosive et peut occasionner des préjudices et des lésions.
Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.
Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.

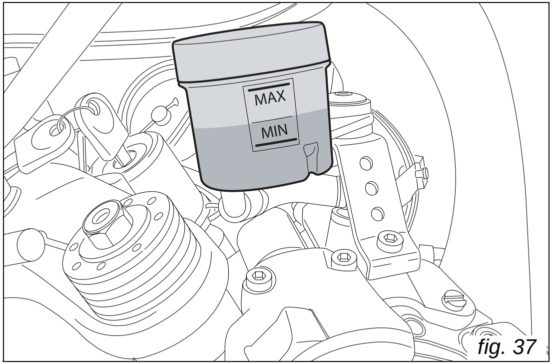


fig. 37

F

Système d’embrayage

Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.

Attention

Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).

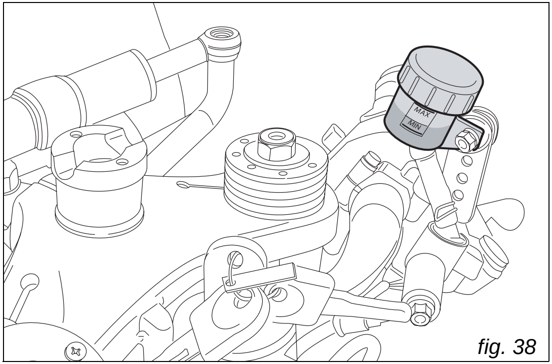


fig. 38

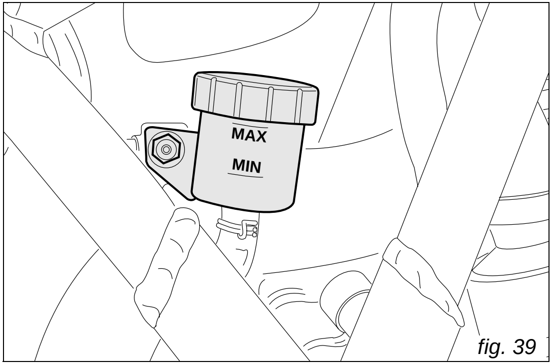


fig. 39

F

Vérification de l'usure des plaquettes de freins (fig. 40)

Frein avant

Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.

Frein arrière

Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.

Important

Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

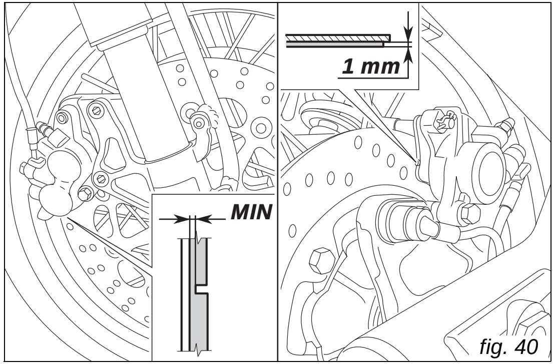


fig. 40

F

Lubrification des articulations

Il est nécessaire de contrôler systématiquement les conditions de la gaine extérieure des câbles des gaz. Elle ne doit pas présenter de pincements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en intervenant sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.

Pour prévenir pareils problèmes, il est également conseillé de séparer la commande en desserrant les deux vis (1, fig. 41) et de lubrifier périodiquement l'extrémité des câbles et du rouet avec de la graisse SHELL Advance Grease o Retinax LX2.

Attention

Réassembler la commande en faisant très attention et en insérant les câbles dans le rouet.

Reposez le couvercle et serrez les vis (2) au couple de 6 Nm.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse (fig. 42).

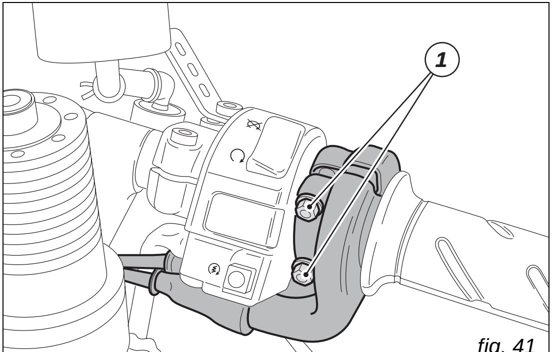


fig. 41

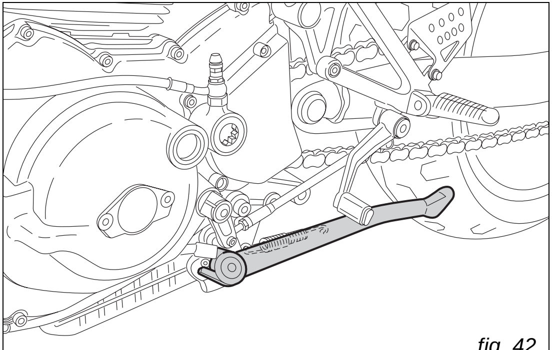


fig. 42

F

Réglage du câble des gaz

La poignée des gaz dans toutes positions de braquage doit avoir une garde de 1,5÷2 mm, mesurée sur le bord extérieur de la poignée.

Si cela n'est pas le cas, il faut régler la garde de la commande en intervenant sur les éléments de réglage (1) du corps à papillons (fig. 44).

● *Important*

Pour régler la garde de la commande des gaz, contacter un concessionnaire ou un Atelier Agréé.

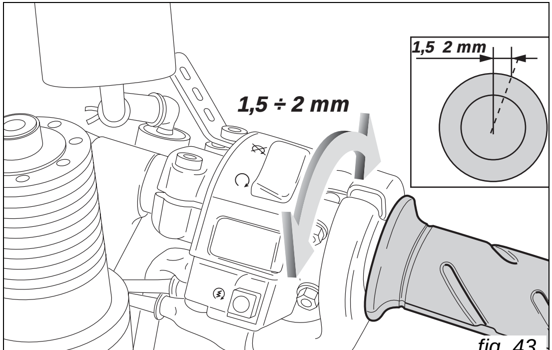


fig. 43

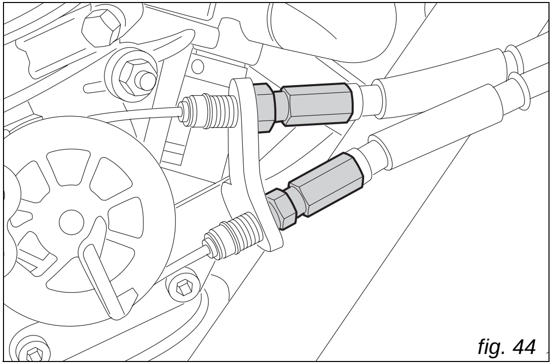


fig. 44

F

Charge de la batterie (fig. 45)
Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.
Desserrer les vis (1) de fixation du support de batterie.
Retirer le couvercle (2) en dégageant des deux arrêts latéraux le lacet élastique.
*Débranchez la borne négative (**-**) noire en premier et celle positive (**+**) rouge par la suite.*
Déplacer la batterie vers l'arrière du véhicule pour pouvoir la séparer de son support.

Attention
La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif (**+**), noir au pôle négatif (**-**).*

Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.
Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.

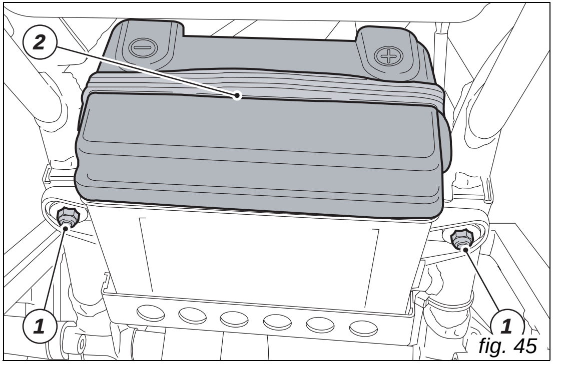


fig. 45

F

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A.

Remettre en place la batterie sur son support, bloquer le couvercle (2, fig. 45), fixer le support de batterie au cadre, en serrant les vis (1, fig. 45) au couple de 10 Nm.

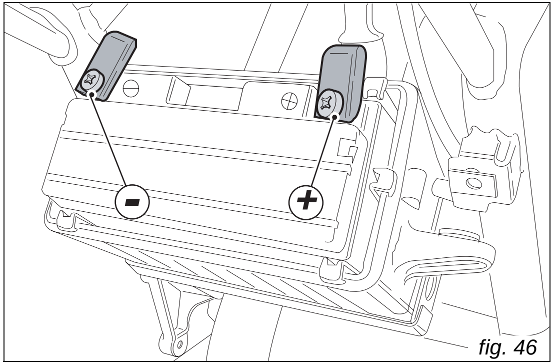


fig. 46

F

Mise en tension de la chaîne de transmission
Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Le motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de 30÷32 mm. Pour régler la tension, desserrer l'écrou (1,fig. 48) de l'axe de roue et serrer les écrous (2) du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour augmenter la tension ou les desserrer pour la diminuer. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.

Vérifiez que, sur les deux côtés du bras oscillant, les repères de positionnement correspondent à l'indice du curseur (3, fig. 48), ce qui garantit le parfait alignement de la roue.
Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 72 Nm.
Graissez le filet des écrous (2) avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez-les au couple de 8 Nm.

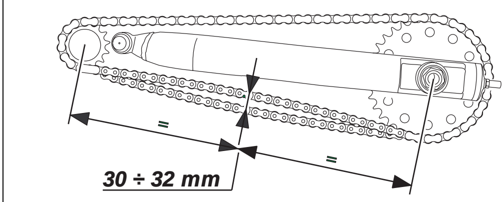


fig. 47

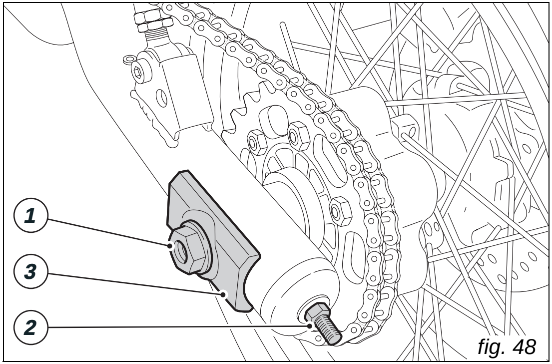


fig. 48

F

Graissage de la chaîne de transmission

Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.

Important

L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.

Remplacement des ampoules d'éclairage
Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 75. Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.

Phare

Pour avoir accès aux ampoules du phare, desserrez la vis inférieure (1) fixant l'ensemble cadre/réflecteur au corps de phare.
Débranchez le connecteur (2, fig. 50) de l'ampoule du phare. Décrochez l'agrafe (3, fig. 50) de retenue ampoule et retirez la lampe du support.

Remarque
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

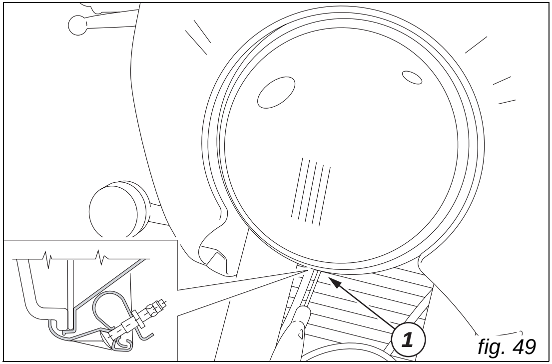


fig. 49

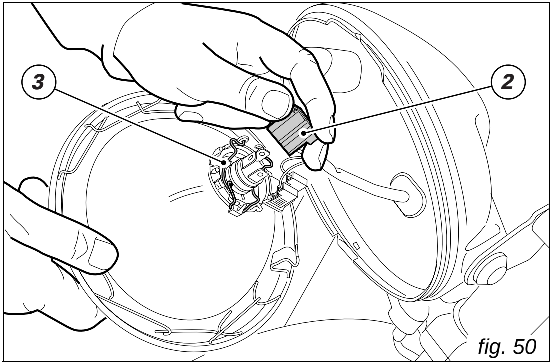


fig. 50

F

Remplacez les ampoules (4).

Remarque

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.

Insérez les ergots du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte ; reliez l'extrémité de la clip (3, fig. 50) aux supports du corps de phare. Branchez à nouveau les câbles.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, débranchez le connecteur. L'ampoule (5) a une attache à baïonnette ; pour l'extraire, il faut la pousser et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Rebranchez le connecteur et fixez l'ensemble cadre/réflecteur.

F

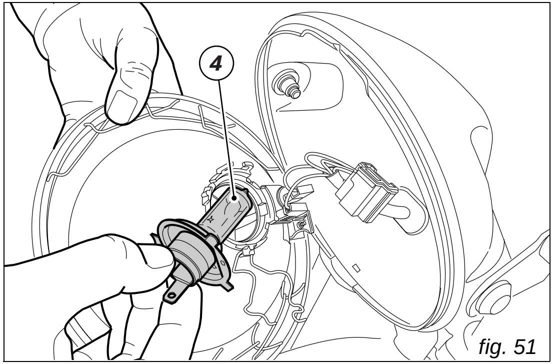


fig. 51

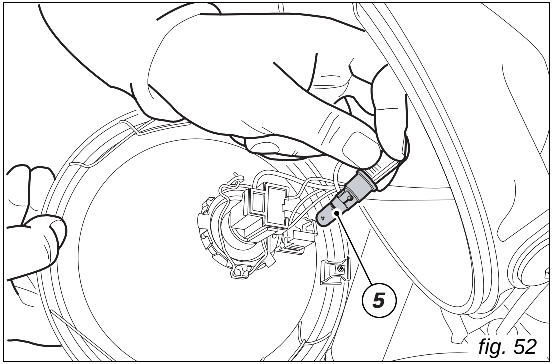


fig. 52

Clignotant de direction avant (fig. 53 et fig. 54)
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.
Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut la pousser et la tourner en sens horaire jusqu'à son encliquetage en place. Remettez en place la coupelle.
Serrez la vis (1).

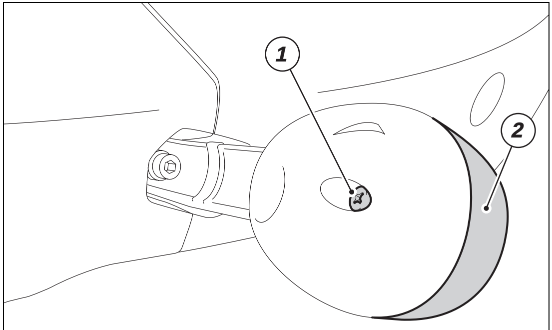
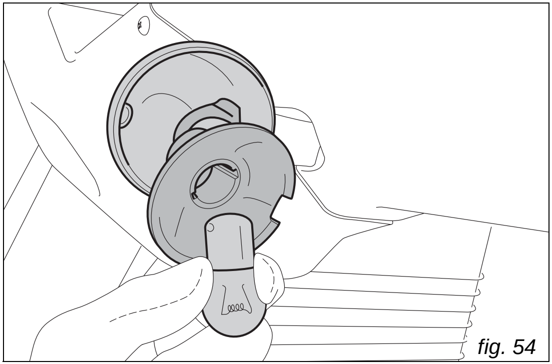


fig. 53


fig. 54

F

Clignotant de direction arrière (fig. 55 et fig. 56)
Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) équipée de support du clignotant (3). Sortir l'ensembe ampoule (4) du d'ampoule (5).
Remplacer l'ampoule et remettre en place l'ensemble ampoule (4) dans le support d'ampoule (5). Remettre en place la coupelle (2) avec le support d'ampoule (5) sur le support de clignotant (3) en engageant les deux ergots du support d'ampoule (5) dans le cran à l'intérieur du support de clignotant (3).
Serrez la vis (1).

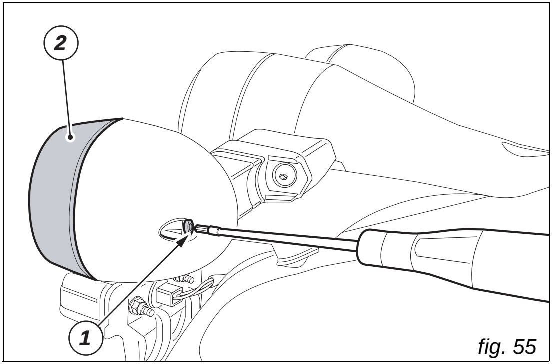


fig. 55

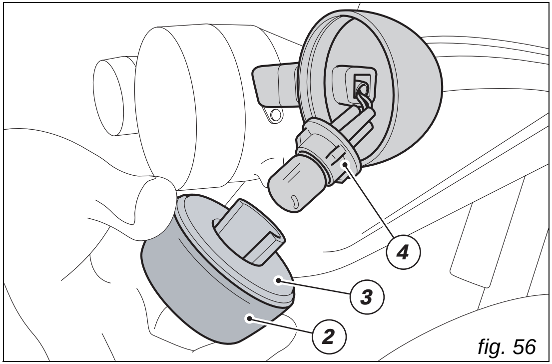


fig. 56

F

Eclairage plaque (fig. 57)

Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque à numéro, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.
Sortez la lampe et remplacez-la.

Remarque

La douille de lampe est pourvue d'une extrémité (A, fig. 57) par laquelle on peut la sortir du support de plaque, en évitant de déchirer les câbles.

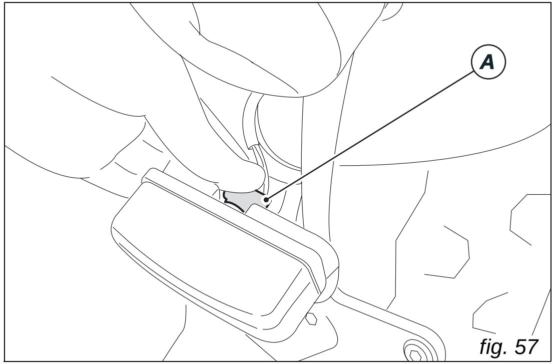


fig. 57

F

Feux stop

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 58) qui serrent l'optique et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner en sens anti-horaire. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 59). Remontez l'optique et serrez les vis (1).

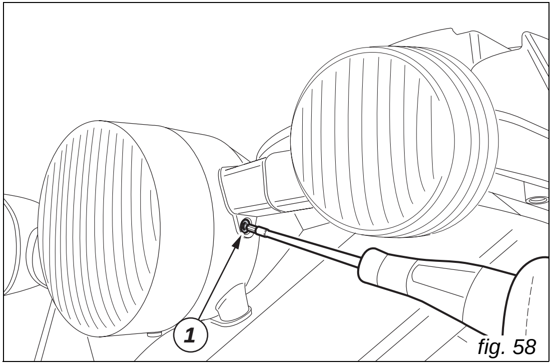
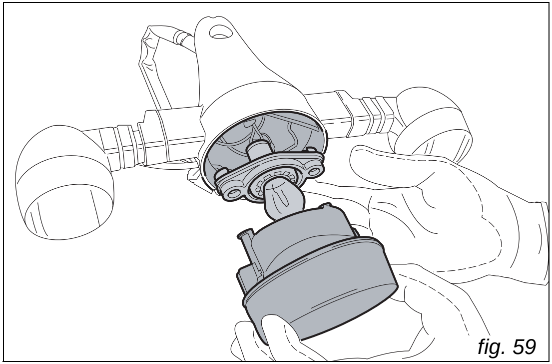


fig. 58


fig. 59

F

Assiette du phare (fig. 60)
Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle.
Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible.
Allumez le feu de croisement.
La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Remarque
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.
Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.

Il est possible de modifier l'orientation verticale du phare en tournant les vis (1, fig. 61) le fixant aux supports latéraux.

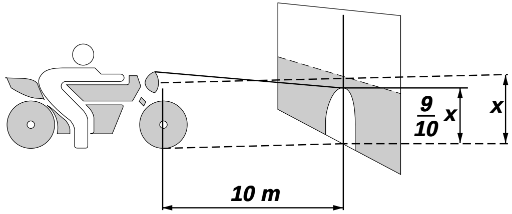


fig. 60

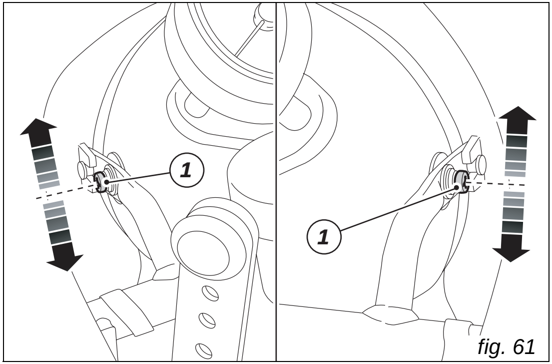


fig. 61

F

Pneus
Pression avant :
2,2 bars
Pression arrière :
2,2 bars

La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.

Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmentez la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.

Réparation ou remplacement des pneus

En cas de perforations légères, les pneus avec chambre à air se dégonflent sous un délai assez court, puisqu'ils ont un faible degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de crevaison remplacez le pneu et la chambre à air. Remplacez les pneus et les chambres à air par des éléments neufs de la marque et du type de première monte. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais un pneu sans chambre à air. Le non-respect de cette règle provoque la perte de pression à l'intérieur du pneu, avec de graves retombées sur pilote.
Après remplacement d'un pneu et de sa chambre à air, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.

Important
Ne détachez pas, ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

Remarque
Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus et chambres à air, afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.

Epaisseur minimale de la bande de roulement

Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 62) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.

Important

Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur : remplacez-les s'il sont fort abîmés.

Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.

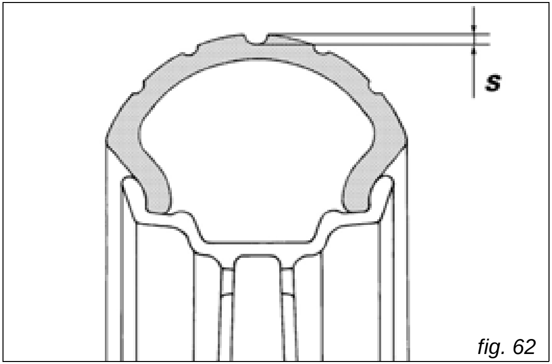


fig. 62

F

Contrôle niveau huile moteur (fig. 63)
Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.
Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.

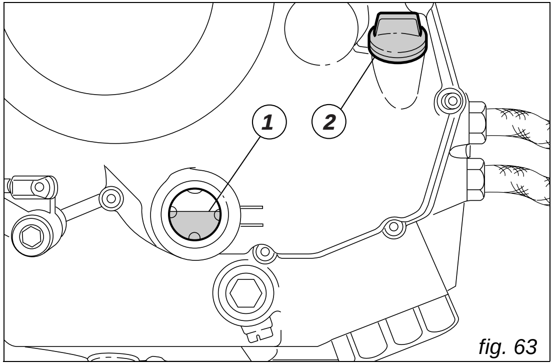
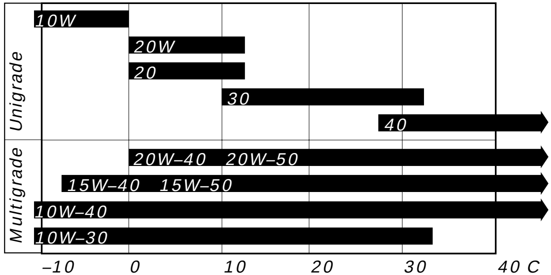


fig. 63

Important
Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Viscosité
SAE 10W-40
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.



Nettoyage et remplacement des bougies (fig. 64)
La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.
Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.

Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes :
L'écart doit être de 0,6-0,7 mm.

Important
En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.
Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.

Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.

Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'à la fin de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.
Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.

Important
N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.
La bougie doit être serrée correctement.

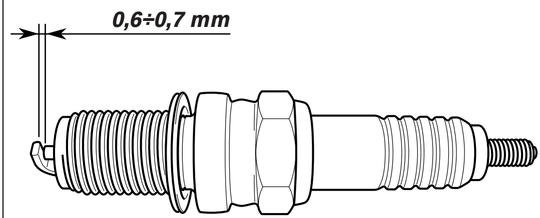


fig. 64

F

Nettoyage général

Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.

Important

Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.
Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement, débouchant à la perte des conditions de sécurité du véhicule.

F

Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).
Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.

Attention

Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle.

Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine.
Nettoyez les disques avec un solvant non gras.

Inactivité prolongée

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :

réalisez un nettoyage général ;

vidangez le réservoir carburant ;

introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;

utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;

débranchez et ôtez la batterie. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;

recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.

La housse est disponible auprès de Ducati Performance.

Consignes importantes

Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.

Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.

Encombrement (mm) (fig. 65)

Poids
A sec :
190 kg sans liquides et batterie.
A pleine charge :
320 Kg.

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

F

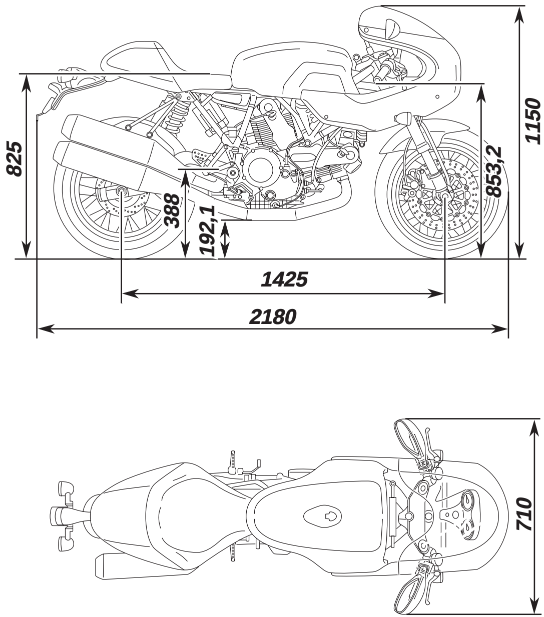


fig. 65

Ravitaillements	***Type***	***dm^3 (litres)***
Réservoir de carburant, y compris une réserve de 3,5 dm^3 (litres)	*Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum*	*15*
Carter inférieur et filtre	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Circuit frein AV./AR. et embrayage	*Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Protection pour contacts électriques	*Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Fourche avant	*SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA*	*(par tube) 0,400*

Important
L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.

F

Moteur

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.
Alésage mm :
94
Course mm :
71,5
Cylindrée totale cm^3 :
992
Rapport volumétrique ±0,5:1 :
10,0
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :
61 kW - 83 ch à 8.000 trs/mn.
Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :
83 Nm (8,5 kgm) à 6.000 trs/mn.

Important

Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.

Distribution

***Desmodromique**, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.*

***Schéma distribution desmodromique** (fig. 66)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).*
2) *Pastille de réglage culbuteur supérieur.*
3) *Demi-lunes.*
4) *Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur.*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
7) *Arbre à cames.*
8) *Soupape.*

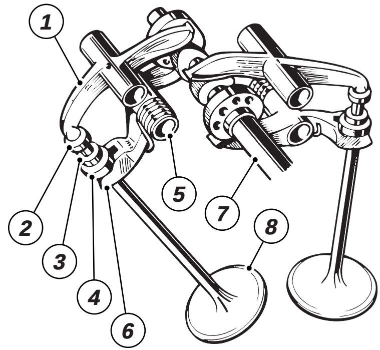


fig. 66

F

Performances

La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.

Système de freinage

Avant

A double disque percé.
Matière de la cloche :
acier
Matière surface de freinage :
acier inoxydable.
Diamètre du disque :
320 mm
Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.
Surface de freinage :
88 cm^2.
Etriers de frein à pistons différenciés.
Marque :
BREMBO
Type :
30/32 pistons.
Garniture :
Toshiba TT 2172 HH.
Type de maître-cylindre :
PSC 16.

Arrière

A disque fixe percé.
Matière surface de freinage :
acier inoxydable.
Diamètre du disque :
245 mm
Commande hydraulique par pédale côté droit.
Surface de freinage :
25 cm^2.
Marque :
BREMBO
Type :
P 32.
Garniture :
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre :
PS 11

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Transmission

Embrayage :
multidisques à sec ;
actionné par levier côté gauche du demi-guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.
Rapport :
32/59
Boîte :
à 6 rapports ;
avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne :
15/38

Rapports totaux :
1^{e} 15/37
2^{e} 17/30
3^{e} 20/27
4^{e} 22/24
5^{e} 24/23
6^{e} 28/24

F

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.
Marque :
RK
Type :
525 GXW.
Dimensions :
5/8"x5/16".
Nombre de maillons :
100

Important
Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.

Attention
S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.

Cadre
En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d’acier hyper-résistants
Angle de braquage (de chaque côté) :
30°.
Angle de chasse :
24°.
Chasse :
92 mm

Roues
Jantes à branches.

Avant
Dimensions :
3,50x17"

Arrière
Dimensions :
5,50x17"
La roue AV est du type à axe amovible.

Pneus

Avant
Radial avec chambre à air.
Dimensions :
120/70-R17.

Arrière
Radial avec chambre à air.
Dimensions :
180/55-R17.

Bougies d'allumage
Marque :
CHAMPION
Type :
RA 6 HC.

En alternative :
Marque :
NGK
Type :
DCPR8E

Alimentation

Injection électronique indirecte MARELLI CPU 5AM2.
Diamètre corps à papillons : 45 mm
Injecteurs par cylindre : 1
Orifices par injecteur : 1
Alimentation en essence : 95-98 RON.

Suspensions

Avant

A fourche hydraulique inversée allégée.
La fourche de ce modèle est dotée de système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension, compression et dans la précharge des ressorts à l'intérieur des tubes.
Diamètre tubes de fourche :
43 mm
Débattement sur l'axe des tubes :
120 mm

F

Arrière

L'amortisseur, réglable en extension, en compression et dans la précharge du ressort, est directement ancré au bras oscillant en aluminium.
Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.
L'amortisseur est aussi doté de réglage de la longueur totale. La longueur standard est de 336 mm, mais il est possible de réduire de 4 mm et augmenter de 8 mm cette valeur.
Cette solution permet de régler la hauteur de la partie arrière indépendamment du réglage de la précontrainte du ressort.

Débattement amortisseur :
94,5 mm
Débattement roue :
132,9 mm

Système d'échappement

Catalysé en conformité à la réglementation antipollution EURO3.
Version USA : non catalysée

Coloris disponibles

*Gris métallisé réf. *0039 (PPG)*
Cadre couleur bleue ciel, jantes chromées.

Circuit électrique

Se compose des éléments principaux qui suivent :
Phare avant *:*
ampoule type : ***H4 (12V-55/60W)****.*
Feu de position :
ampoule type : ***W5W (12V-4W)****.*
Commandes électriques aux demi-guidons *:*
Clignotants de direction :
ampoule type : ***W16W (12V-16W)****.*
Avertisseur sonore*.*
Contacteurs de feux stop.
Batterie*,* ***12V-10 Ah.***
Alternateur 12V-520W*.*
Régulateur électronique*, protégé par fusible de* ***40A*** *situé à côté de la batterie.*
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW*.*
Feu arrière et feu stop *:*
ampoule type : ***HD P5/21W-12V****.*
Eclairage de plaque à numéro :
ampoule type : ***W5W (12-5W)****.*

Remarque

Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 55.

Fusibles

La boîte à fusibles principale est située sous la selle dans le dégagement du circuit électrique (fig. 67).
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Neuf sont les fusibles reliés au câblage, qui se trouvent à l'intérieur de a boîte à fusibles, dont 2 de 20A sont de réserve.

Le fusible de 40A (2), placé de côté à la boîte à fusibles (fig. 68,) protège le régulateur électronique.
Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 69).

Important

Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position ***OFF****.*

Attention

N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.

F

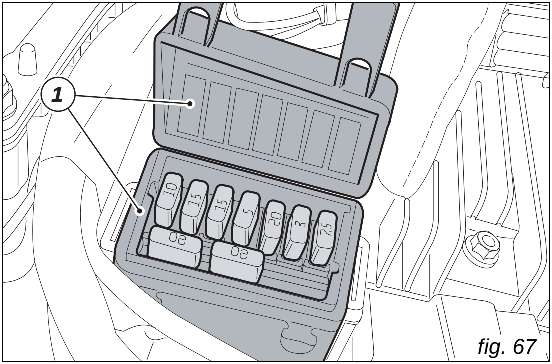


fig. 67

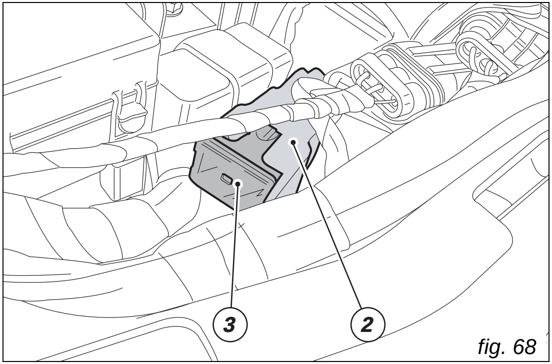


fig. 68

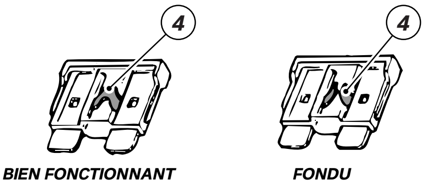


fig. 69

F

Clé de lecture circuit électrique/système d'injection

1) *Commutateur droit*
2) *Antenne Transpondeur*
3) *Commutateur à clé*
4) *Boîte à fusibles*
5) *Démarreur électrique*
6) *Solénoïde de démarrage*
7) *Batterie*
8) *Fusible régulateur*
9) *Régulateur*
10) *Alternateur*
11) *Clignotant arrière droit*
12) *Feu arrière*
13) *Clignotant arrière gauche*
14) *Eclairage plaque à numéro*
15) *Réservoir*
16) *Connecteur Chargeur*
17) *Connecteur autodiagnostic*
18) *Capteur de vitesse*
19) *Contacteur béquille latérale*
20) *Sonde lambda*
21) *Bobine cylindre horizontal*
22) *Bobine cylindre vertical*
23) *Bougie 1 cylindre horizontal*
24) *Bougie 2 cylindre horizontal*
25) *Bougie 1 cylindre vertical*
26) *Bougie 2 cylindre vertical*
27) *Moteur pas-à-pas*
28) *Injecteur cylindre horizontal*
29) *Injecteur cylindre vertical*
30) *Potentiomètre papillon*
31) *Capteur de tours/position moteur*
32) *Sonde de température huile boîtier*
33) *Boîtier électronique 5A M*
34) *Contacteur de point mort*
35) *Contacteur pression huile*
36) *Contacteur de stop arrière*
37) *Contacteur de stop avant*
38) *Contacteur embrayage*
39) *Sonde de température huile instrument*
40) *Commutateur gauche*
41) *Sonde de température/pression air*
42) *Instrumentation (tableau de bord)*
43) *Clignotant avant gauche*
44) *Avertisseur sonore*
45) *Phare*
46) *Clignotant avant droit*
47) *Relais injection*

F

Code couleur des fils

B *Bleu*
W *Blanc*
V *Violet*
Bk *Noir*
Y *Jaune*
R *Rouge*
Lb *Bleu ciel*
Gr *Gris*
G *Vert*
Bn *Marron*
O *Orange*
P *Rose*

F

Légende boîtes à fusibles *(4)*

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
1	*Key on, solénoïde de démarrage, lambda*	*10 A*
2	*Feu de position, feu de route/de* croisement	*15 A*
3	*Feu stop, avertisseur sonore, appel de phare*	*15 A*
4	*Tableau de bord*	*5 A*
5	*Injection (pompe injecteur bobines)*	*20 A*
6	*Centrale de commande moteur*	*5 A*
7	*Chargeur*	*7,5 A*

Remarque

Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.

Km	**Nom Ducati Service**	**Kilométrage**	**Date**
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			

F

F

Anleitungs- und Instandhaltungsheft

DUCATISPORTCLASSIC

PAUL SMART 1000 LIMITED EDITION

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten" begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. ständig dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.

Viel Vergnügen!

Hinweis
Ducati Motor Holding S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung
Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Hinweise 6
Garantie 6
Symbole 6
Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 7
Fahrten mit voller Ladung 8
Identifikationsdaten 9

Fahrsteuerungen 10
Anordnung der Motorradsteuerungen (Abb. 3) 10
Cockpit 11
Funktionen der LCD-Einheit 12
Das Immobilizer-System 14
Schlüssel 14
Code Card 15
Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff 16
Ersatzschlüssel 17
Zündschalter und Lenkersperre 18
Linker Umschalter 19
Kupplungshebel 20
Rechter Umschalter 21
Gasdrehgriff 22
Vorderradbremshebel 22
Hinterradbremspedal 23
Schaltpedal 24
Einstellung der Position des Schaltpedals und des Hinterradbremspedals 25

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 27
Position am Motorrad 27
Tankverschluss 28
Sitzbank- und Helmschloss 29
Seitenständer 31
Rückspiegel 32
Lenkungsdämpfer 33
Einstellvorrichtung der Vorderradgabel 34
Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 36

Gebrauchsnormen 37
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 37
Kontrollen vor dem Motoranlass 38
Motoranlass 39
Start und Fahrt des Motorrads 41
Bremsen 41
Anhalten 42
Parken 42
Tanken 43
Mitgeliefertes Zubehör 44

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltunsarbeiten 45
Kontrolle der Brems- und

D

Kupplungsflüssigkeitsfüllstand 45
Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 47
Schmieren der Gelenke 48
Regulierungen des Gaszugs 49
Laden der Batterie 50
Spannen der Antriebskette 52
Schmieren der Antriebskette 53
Austausch der Glühbirnen 54
Vordere Blinker 56
Hintere Blinker 57
Kennzeichenbeleuchtung 58
Bremslicht 59
Scheinwerfereinstellung 60
Reifen 61
Kontrolle des Motorölstands 63
Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 64
Allgemeine Reinigung 65
Längere Außerbetriebsetzung 66
Wichtige Hinweise 66

Technische Daten 67
Maße 67
Gewichte 67
Motor 69
Ventilsteuerung 69
Leistungen 70
Bremsen 70
Antrieb 71
Rahmen 72
Räder 72
Reifen 72
Zündkerzen 72
Kraftstoffversorgung 73
Radaufhängungen 73
Auspuffanlage 73
Verfügbare Modellfarben 73
Elektrische Anlage 74

Merkblatt für regelmäßige Instandhaltungsarbeiten 78

D

ALLGEMEINE HINWEISE

Garantie

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden.
Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft“ ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten. Dieses Heft enthält Informationen mit besonderer Bedeutung:

Achtung
Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Hinweis
Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.

Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt

Achtung
Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung in der Steuerung eines Motorrads verursacht. Niemals ohne Führerschein fahren. Um das Motorrad fahren zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Der Fahrer muss **immer** angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.*
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, muss der Fahrer seine Füße auf den Fußrasten abstützen.
*Um für jede Richtungsänderung bereit zu sein und um sofort auf die Änderung des Fahrbahnbelags reagieren zu können, muss der Fahrer **immer** beide Hände an den Lenkerstummeln halten.*
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*

Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel“ der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.
*Beim Tanken **immer** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind für die Gesundheit schädlich. Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung
Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material ab (einschließlich Holz, Blätter, usw.).

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann, dazu den Seitenständer verwenden.

Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.

Fahrten mit voller Ladung
Dieses Motorrad wurde so entworfen, um auch auf langen Fahrstrecken mit voller Ladung vollkommen sicher reisen zu können.
Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit
Das Gesamtgewicht des Motorrads darf im fahrbereiten Zustand, mit Fahrer, Gepäck und zusätzlichem Zubehör folgendes Gewicht nicht überschreiten:
320 kg

Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.

Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.
Keinerlei voluminöse und schwere Elemente an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.
Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den in Bewegung befindlichen Organen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 62 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.

Identifikationsdaten

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Identifikationsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 2) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

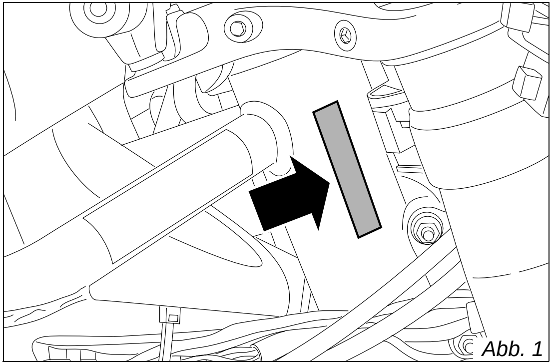


Abb. 1

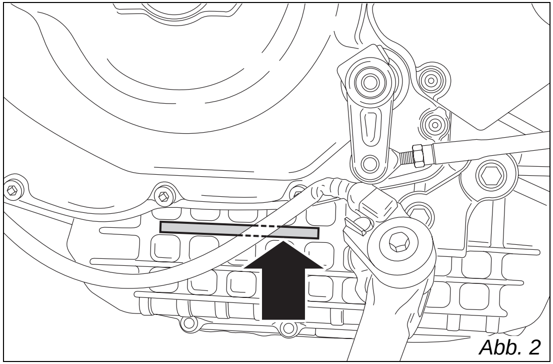


Abb. 2

D

FAHRSTEUERUNGEN

Achtung

Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Anwenden der entsprechenden Steuerungen müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.

Anordnung der Motorradsteuerungen (Abb. 3)

1) Cockpit
2) Zündschalter und Lenkersperre
3) Linker Umschalter
4) Kupplungshebel
5) Rechter Umschalter
6) Gasdrehgriff
7) Vorderradbremshebel
8) Schaltpedal
9) Hinterradbremspedal

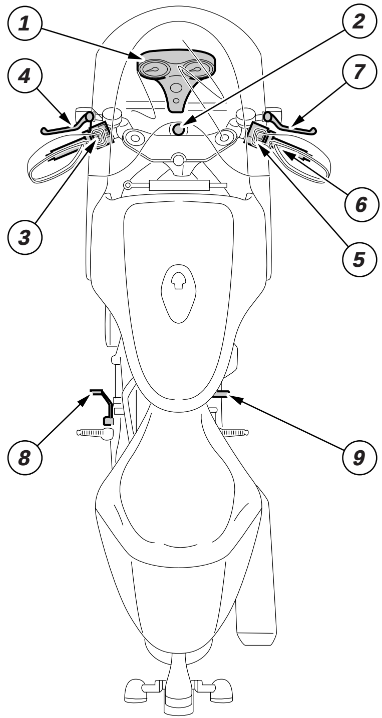


Abb. 3

D

Cockpit (Abb. 4)

1) Fernlichtkontrollleuchte (blau)

Leuchtet beim Einschalten des Fernlichts auf.

2) Blinkerkontrollleuchte ⇦⇨ (grün)

Blinkt auf das Betätigen des Blinkers hin auf.

3) Reservekontrollleuchte (gelb)

Leuchtet auf, wenn der Tank auf Reserve steht bzw. ungefähr nur noch 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

4) Leerlaufkontrollleuchte N (grün)

Leuchtet bei einem im Leerlauf laufenden Getriebe auf.

5) Motoröldruckkontrollleuchte (rot)

Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss aber einige Sekunden nach dem Anlass erlöschen.

Bei einem sehr heißen Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall aber bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig

Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man das Motorrad nicht verwenden, da es sonst zu Motorschäden kommen könnte.

6) Ockerfarbene Kontrollleuchte

Blinkt auf, wenn das Motorrad (Immobilizer aktiv) abgestellt ist. Sie hat auch die Funktion der Immobilizer-Diagnose.

Hinweis

Wurde der Immobilizer einmal aktiviert, blinkt die Kontrollleuchte 24 Stunden lang auf, erlischt dann, die Schutzfunktion bleibt jedoch weiterhin aktiv.

7) EOBD-Kontrollleuchte (ocker)

Zeigt durch ihr Aufleuchten die Sperrung des Motors an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise nach 1,8 - 2 Sekunden).

*8) **Tachometer** (km/h)*

Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.

*a) **LCD (1):***

- ***Kilometerzähler** (km)*
  Zeigt die insgesamt bereits hinterlegte Strecke an.
- ***Tageskilometerzähler** (km)*
  Zeigt die vom Fahrzeug, seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.

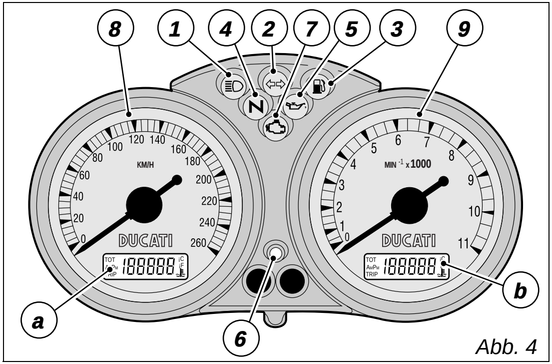


Abb. 4

D

9) ***Drehzahlmesser*** *(min^{-1})*
Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.
b) ***LCD (2):***
- ***Uhr***
- ***Öltemperatur***

Funktionen der LCD-Einheit
Auf das Einschalten (Zündschlüssel von ***OFF*** *auf* ***ON*** *oder* ***Key-ON****) führt das Cockpit einen Check aller seiner Instrumente durch: Zeiger, Display und Kontrollleuchten (Abb. 5 und Abb. 6).*

Funktionen der LCD-Einheit (1)
Auf das Drücken der Taste (A, Abb. 6), bei einem auf ON stehenden Zündschlüssel, kommt es zu einer abwechselnden Anzeige des Tages- und des Kilometerzählers.

Rückstellen des Tageskilometerzählers
Befindet er sich in der Funktion ***TRIP*** *(Tageskilometerzähler) kommt es nach dem Drücken, 2 Sekunden lang, der Taste (A, Abb. 6) zum Rückstellen der Displayanzeige (LCD 1) auf Null.*

Funktionen der LCD-Einheit (2)
Nach Drücken der Taste (B, Abb. 6), bei einem auf ON stehenden Zündschlüssel, werden die Uhrzeit und die Öltemperatur angezeigt.

Einstellen der Uhr
Die Taste (B, Abb. 6) mindestens 2 Sekunden lang drücken. Durch Drücken der Taste (A, Abb. 6) nun die Zeitangabe

OFF

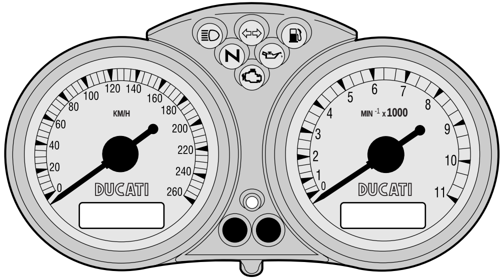


Abb. 5

CHECK

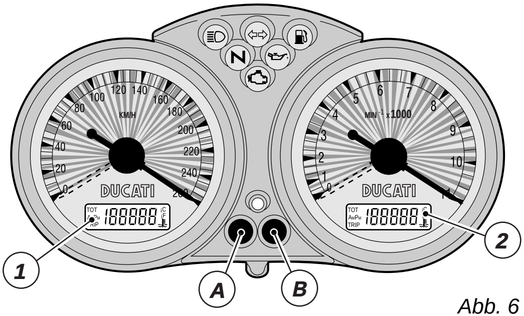


Abb. 6

AM/PM einstellen. Für den Übergang auf die Einstellung der Stunden, die Taste (A, Abb. 6) drücken. Durch wiederholtes Drücken der Taste (A) wird die Stundenanzeige geändert. Für den Übergang auf die Einstellung der Minuten, die Taste (B) drücken.
Die Taste (A) drücken und so den Durchlauf der Minutenangabe starten; indem man sie länger als 5 Sekunden lang niederdrückt, ändert sich die Minutenangabe schneller. Zum Verlassen des Einstellmodus die Taste (B) drücken.

Funktion - Öltemperaturanzeige

*Sinkt die Öltemperatur unter 50 °C /122 °F ab, wird am Display die Angabe "**LO**", bei einer Temperatur über 170 °C/338 °F die Angabe "**HI**" angezeigt.*

Funktion - Kraftstoffstandanzeige

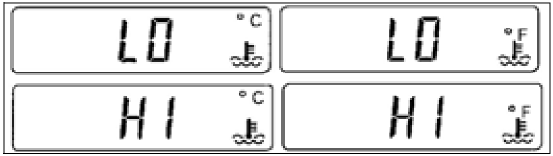
*Auf das Aufleuchten der Reservekontrollleuchte hin, wird am Display die Angabe "**FUEL**" angezeigt.*

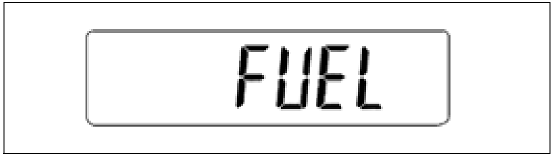
Funktion - Inspektionsanzeige

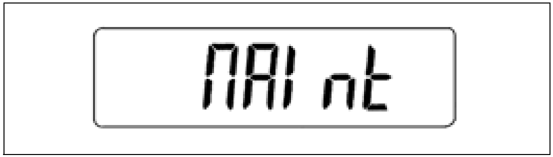
*Nach den ersten 1000 km/621 mi und daraufhin alle 10.000 km/6210 mi wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf ON auf dem Display für 5 Sekunden die Angabe "**MAInt**" angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

Funktion - Rückbeleuchtung

Drückt man die Taste (B, Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf ON, kann man durch ein aufeinanderfolgendes Drücken dieser Taste die Helligkeit am Cockpit einstellen.







⚠ *Achtung*
Eingriffe am Cockpit dürfen ausschließlich nur an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden. Aus keinerlei Gründen darf man am Cockpit tätig werden, während man fährt.

D

Das Immobilizer-System

Um das Motorrad besser gegen Diebstähle abzusichern, wurde das Motorrad mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird. Jeder Schlüssel ist in seinem Kopf mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen das von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal stellt den so genannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 7)

Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:

- *1 Schlüssel A (ROT)*
- *2 Schlüssel B (SCHWARZ).*

Achtung

Der rote Schlüssel A verfügt über eine Gummikappe, die seine Aufbewahrung im perfekten Zustand ermöglicht. Ihn nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt bringen. Diesen Schutz nur im erforderlichen Fall abnehmen.

Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:

- *als Zündschlüssel,*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks,*
- *zum Öffnen der Sitzbank.*

Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen der Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.

Hinweis

Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren. Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.

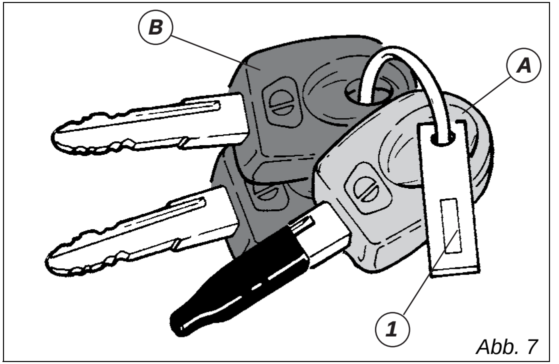


Abb. 7

D

Code Card

*Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 8) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 9) angegeben ist, der im Fall einer Motorsperre, also einer mangelnden Zündung nach einem **key-on** zu verwenden ist.*

Achtung

Die CODE CARD an einem sicheren Ort aufbewahren. Ein Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegeben Codes ist jedoch empfehlenswert, falls eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens erforderlich sein sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.
Das nachstehende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen am Immobilizer-System, die Funktion der "Motorsperre", die durch das gleichzeitige Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) angezeigt wird, freizugeben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.

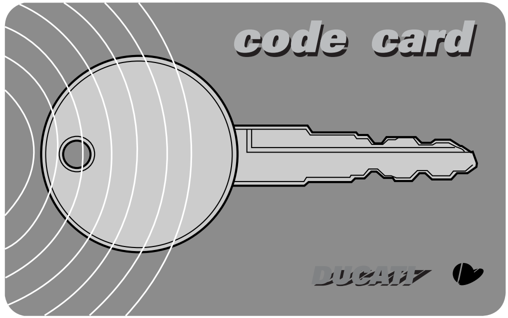


Abb. 8

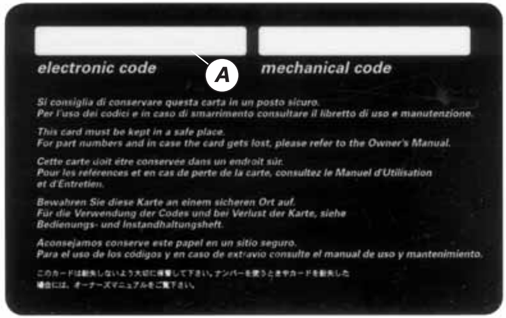


Abb. 9

D

Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff

1) Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasdrehgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten.
Die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.
2) Erlischt die EOBD-Kontrollleuchte, den Gasdrehgriff loslassen.
3) Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun muss der elektronische Freigabecode eingegeben werden, der auf der CODE CARD angegeben wird, die dem Kunden bei der Übergabe des Motorrads vom Händler ausgehändigt wurde.
4) So viele Leuchtimpulse der EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.
Den Gasdrehgriff 2 Sekunden lang vollkommen aufdrehen, dann wieder loslassen. So wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt und die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Dieses Verfahren so oft wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde. Sollte man nicht auf den Gasdrehgriff einwirken, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann leuchtet sie ständig auf und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.
5) Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs auf und zeigt dadurch die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.
6) Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, leuchtet die EOBD-Kontrollleuchte weiterhin auf und die Arbeitsschritte können vom Punkt (1) an, nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf OFF, so oft wie erforderlich wiederholt werden.

Hinweis
Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, in diesem Fall müssen der Zündschlüssel auf OFF gestellt und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden.

Funktionsweise

Jedes Mal, wenn der Schlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin, können sich folgende Situationen ergeben:

1) *Wird der Code erkannt, blinkt die IMMO-Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf; das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 13) hin,springt der Motor an;*
2) *Leuchten die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) oder die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) weiterhin auf, wurde der Code nicht erkannt. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf erneut auf ON zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollte man es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, sollte man sich mit einem Kundendienst der DUCATI in Verbindung setzen.*
3) *Blinkt die IMMO-Kontrollleuchte (Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Anzeige des Immobilizer-Systems zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgriff). Dreht man den Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ON, müsste die Kontrollleuchte des Immobilizers ihre normale Funktion wieder aufnehmen (siehe Punkt 1).*

Achtung

Starke Stöße könnten zu einer Beschädigung der elektronischen, im Schlüssel enthaltenen Komponenten führen.
Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel könnte daran hindern, dass das System den Code des eingesteckten Schlüssels erkennt.

Ersatzschlüssel

Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Kundendienstnetz der DUCATI wenden und muss alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD mitbringen.
Der Kundendienst der DUCATI wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).
Der Kundendienst der DUCATI kann den Kunden auch dazu auffordern, sich als Besitzer des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.

Hinweis

Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkersperre (Abb. 10)
Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:

A) ***ON****: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
B) ***OFF****: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
C) ***LOCK****: Lenker blockiert.*
D) ***P****: Standlicht und Lenkersperre.*

Hinweis
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

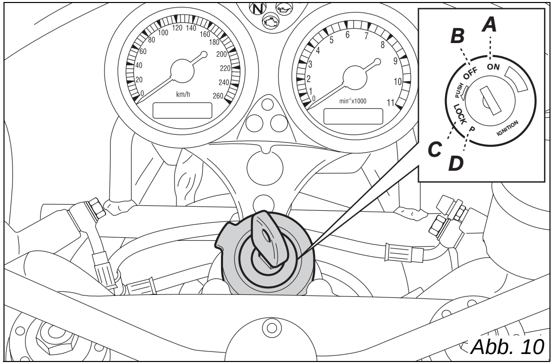


Abb. 10

Linker Umschalter *(Abb. 11)*

1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, mit zwei Positionen:
Position [Abblendlicht-Symbol] = Abblendlicht eingeschaltet;
Position [Fernlicht-Symbol] = Fernlicht eingeschaltet.

2) Taste ⇦⇨ = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet;
Position ⇦ = Abbiegen nach links;
Position ⇨ = Abbiegen nach rechts.

Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der entsprechende kleine Steuerhebel, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, gedrückt werden.

3) Drucktaste [Hupen-Symbol] = Hupe

4) Drucktaste [Fernlicht-Symbol] = Lichthupe

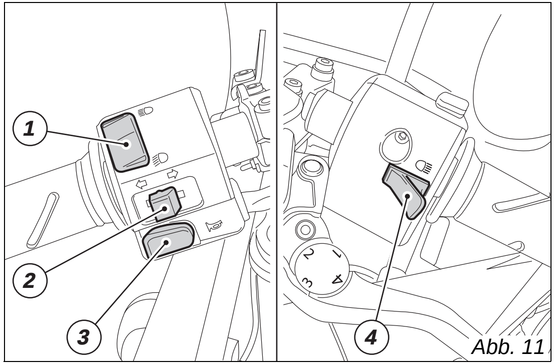


Abb. 11

Kupplungshebel (Abb. 12)
Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff am Lenker eingestellt werden kann.
Bei der Einstellung den Hebel (1) vollkommen nach vorne gedrückt halten und den Regulierknopf (2) auf eine der vier vorgesehenen Positionen bringen. Dabei berücksichtigen, dass:
die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.
Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zu einer Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, inbesondere aber beim Anfahren.

Achtung
Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.

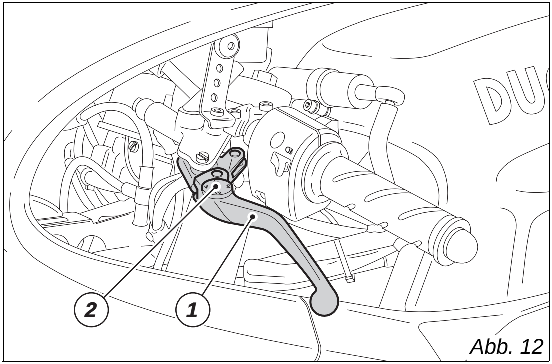


Abb. 12

Hinweis
Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

D

Rechter Umschalter *(Abb. 13)*

*1) Schalter für **MOTORSTOP**, zwei Positionen:*
*Position ◠ **(RUN)** = Motorbetrieb*
*Position ⊗ **(OFF)** = Motorstopp*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position ◠ zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.

Wichtig
Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung, schaltet den Motor dann über den Schalter (1) ab und lässt den Zündschlüssel auf ON, kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste ⚡ = Motoranlass.

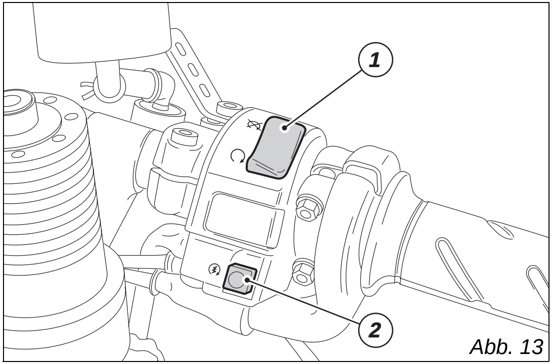


Abb. 13

D

Gasdrehgriff *(Abb. 14)*
Der Gasdrehgriff (1), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Klappen des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt er automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

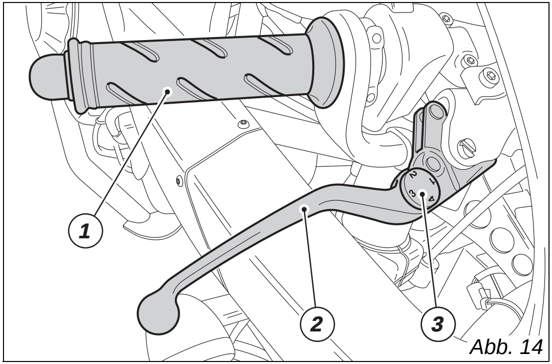


Abb. 14

Vorderradbremshebel (Abb. 14)
Durch Ziehen dieses Hebels (2) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.
Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (3) für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zum Lenkerstummel ausgestattet.

Achtung
Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf der Seite 41 lesen.

D

Hinterradbremspedal (Abb. 15)
Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen.
Es handelt sich um ein hydraulisches Steuersystem.

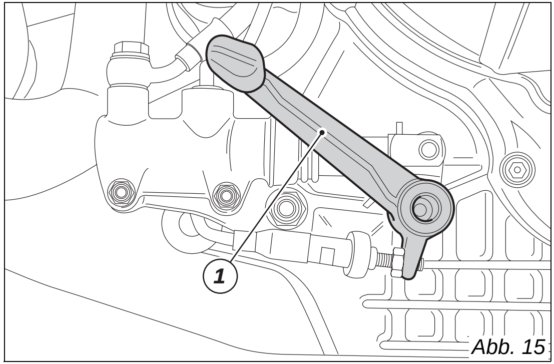


Abb. 15

D

Schaltpedal (Abb. 16)
*Das Schaltpedal verfügt über eine mittlere Position, d.h. eine Ruhepostion **N,** in die sie automatisch wieder zurückkehrt, und kann in zwei Richtungen bewegt werden:*
*nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einzulegen oder um in einen niedrigeren Gang herunterzuschalten. Dabei kommt es am Cockpit zum Erlöschen der Kontrollleuchte **N**.*
nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen.
Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.

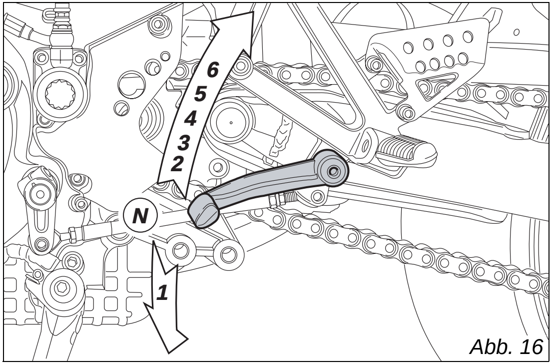


Abb. 16

D

Einstellung der Position des Schaltpedals und des Hinterradbremspedals

Zur Anpassung an die Ansprüche des Fahrers besteht die Möglichkeit die Position des Schalthebels und des Hinterradbremspedals den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.
Die Position des Schaltpedalhebels kann wie folgt geändert werden:
Den Stab (1) blockieren, dann die Kontermuttern (2) und (3) lockern.

Hinweis
Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.

Den Stab (1) durch Ansetzen eines offenen Schlüssels am Sechskant drehen und dabei das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.

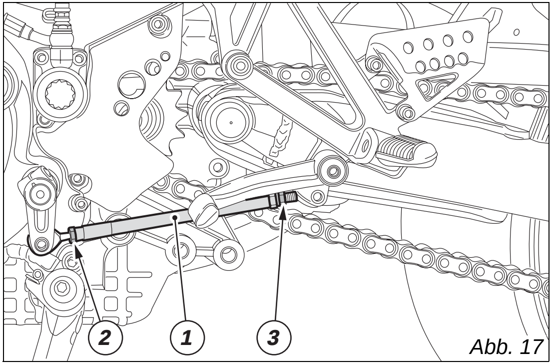


Abb. 17

D

Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:
Die Kontermutter (4) lockern.
Über die Einstellschraube (5) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen,
dann die Kontermutter (4) anziehen.
Durch das manuelle Betätigen des Bremspedals prüfen, dass es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Bremszylinderstab lockern.
Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, um ihn dagegen zu mindern lockern.
Die Kontermutter (6) anziehen, dann den Hub erneut prüfen.

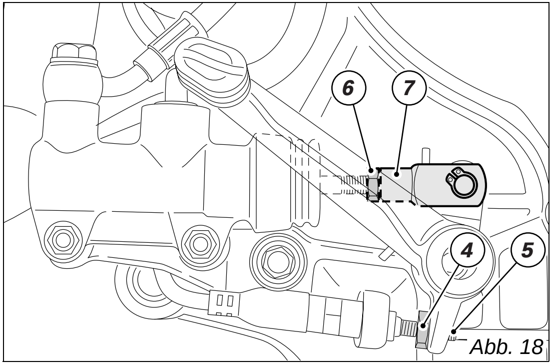


Abb. 18

D

HAUPTBESTANDTEILE UND -VORRICHTUNGEN

Position am Motorrad (Abb. 19)

1) *Kraftstofftankverschluss*
2) *Sitzbank- und Helmschloss*
3) *Seitenständer*
4) *Lenkungsdämpfer*
5) *Rückspiegel*
6) *Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel*
7) *Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein*
8) *Katalysator (Ausnahme Version USA)*

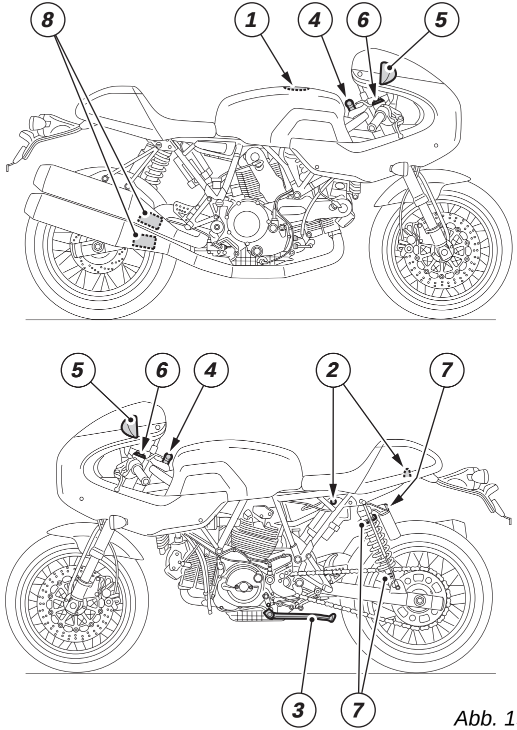


Abb. 19

D

Tankverschluss (Abb. 20 und Abb. 21)

Öffnen

Die Schutzabdeckung (1) abheben, dann den Schlüssel in das Schloss einstecken. Den Schlüssel um 1/4 im Uhrzeigersinn drehen und so das Tankschloss öffnen. Den Verschluss anheben.

Schließen

Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel bis in seine Ausgangsstellung gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.

Hinweis

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 44) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.

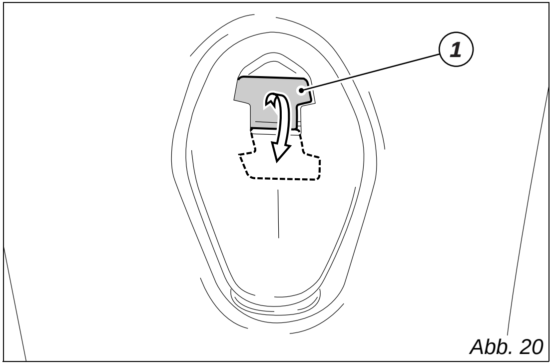


Abb. 20

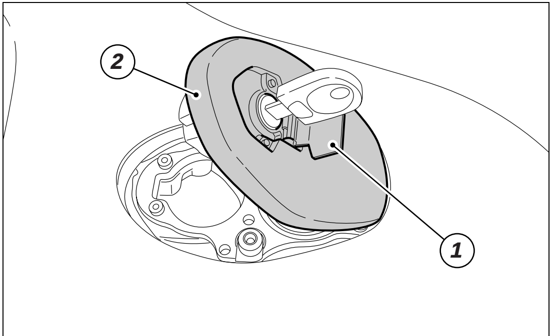


Abb. 21

Sitzbank- und Helmschloss

Öffnen *(Abb. 22)*

Den Zündschlüssel in das Schloss (1) einstecken und im Uhrzeigersinn aufdrehen; dabei kommt es zum Hochschnappen des hinteren Sitzbankteils. Durch Abziehen der Klemmelemente (3) der Sitzbank von den Häken (2) am Rahmen die Sitzbank nach hinten hin abziehen.

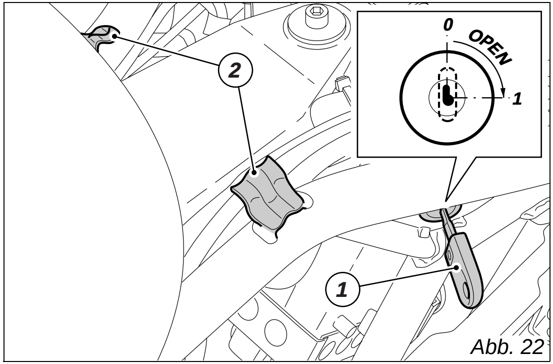


Abb. 22

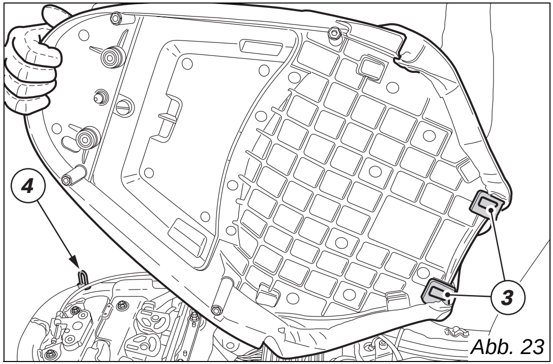


Abb. 23

D

Im hinteren Bereich des Rahmens unter der Sitzbank befindet sich der Haken (4, Abb. 23 - Abb. 24), der für das Einhaken des Helms des Fahrers vorgesehen ist. Das Ende des Helmverschlusses in den der Haken einhängen, den Helm heraushängen lassen und zur Befestigung die Sitzbank erneut montieren.

Achtung
Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.

Schließen

Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Die Klemmelemente (3, Abb. 23) der Sitzbank in die Häken (2, Abb. 22) des Rahmens einfügen, dann auf den hinteren Teil der Sitzbank so lange nach unten drücken, bis das Einrasten des Sperrriegels im Schloss zu hören ist. Sich davon überzeugen, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel aus dem Schloss (1, Abb. 22) abziehen.

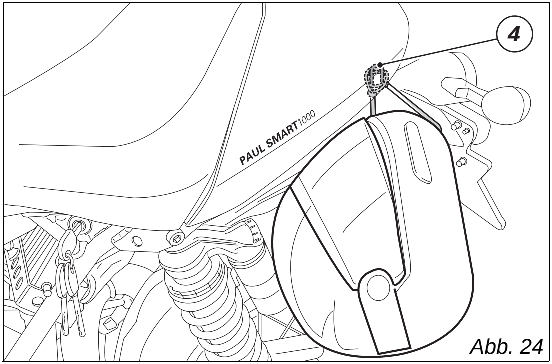


Abb. 24

D

Seitenständer (Abb. 25)

Wichtig

Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die jeweilige Abstellfläche fest und eben genug ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.
An abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkstummel des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.

Achtung

Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fuß hochgedrückt werden.

Hinweis

Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis

Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

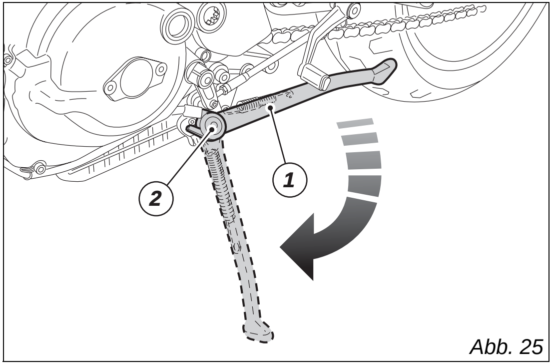


Abb. 25

D

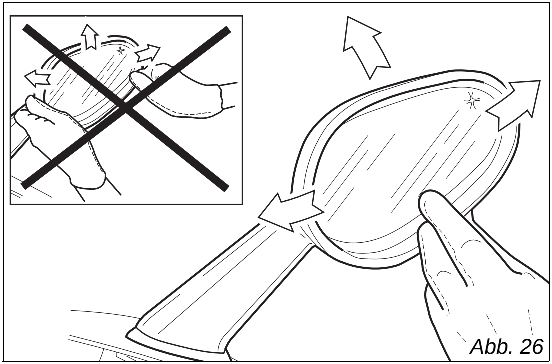
Rückspiegel (Abb. 26)
Die Rückspiegel dieses Motorrads setzen sich aus zwei Teilen zusammen, die von einer innen angeordneten Spezialfeder zusammengehalten werden. Letztere ermöglicht im Fall von Stößen an die Cockpitverkleidung eine kontrollierte Drehung des Spiegels. Nach einer Verstellung sorgt diese Feder dafür, dass der Spiegel wieder in seine Ausgangsstellung zurückklappt.

Hinweis
Die Rückspiegel dürfen nie umgeklappt werden: Bei der darin angeordneten Feder handelt es sich nur um ein Sicherheitssystem.

Wichtig
Sollte es zum Ablösen eines der beiden Teile kommen, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort den Spiegel reparieren oder ersetzen zu lassen.

Achtung
Nie ohne Rückspiegel fahren. Eine mangelnde Sicht nach hinten kann zu schweren Unfällen führen.

Die Einstellung erfolgt indem man den Spiegel an seinen Rändern in die gewünschte Richtung drückt.
Für das Feststellen des Rückspiegels in der endgültigen Position, die Schraube am unteren Teil des Halters anziehen.


Abb. 26

Achtung
Den Spiegel nie durch Drücken auf seine Innenfläche verstellen, da dies zum Bruch desselben führen könnte.

D

Lenkungsdämpfer (Abb. 27)

Er ist vor dem Tank angebracht und sowohl am Rahmen als auch an der oberen Gabelbrücke befestigt.

Die von ihm ausgehende Wirkung steuert einer präziseren und stabileren Lenkung bei, wodurch die Wendigkeit des Motorrads unter allen Bedingungen verbessert wird.

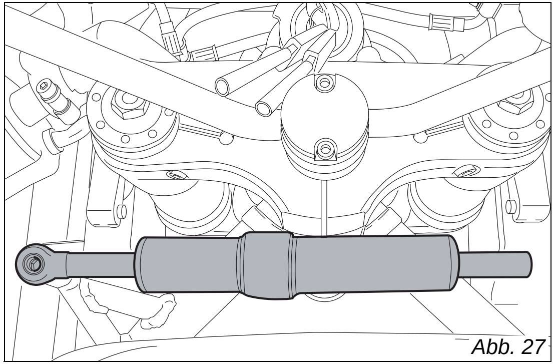


Abb. 27

D

Einstellvorrichtung der Vorderradgabel (Abb. 28 und Abb. 29)
Die Gabel des Motorrads kann in der Zugstufe (Rückzug) und Druckstufe der Holme sowie in der Federvorspannung reguliert werden.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) *für die Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Abb. 28);*
2) *für die Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn (Abb. 28);*
3) *für die Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe (Abb. 29).*

Das Motorrad in stabiler Weise auf dem Seitenständer ausrichten.
Die am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) mit einem 3 mm-Inbusschlüssel drehen und so die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe ändern.
Die im hinteren Bereich der Radaufnahmefüße befindliche Einstellschraube (3) mit einem 3 mm-Inbusschlüssel drehen und so die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe ändern.

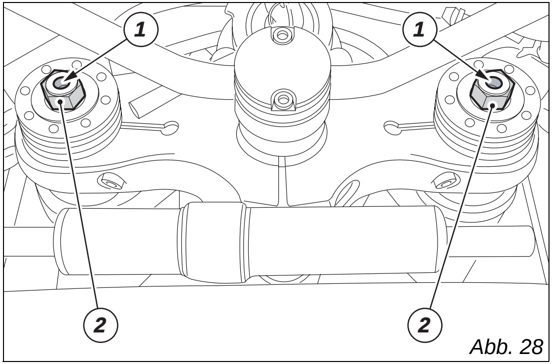


Abb. 28

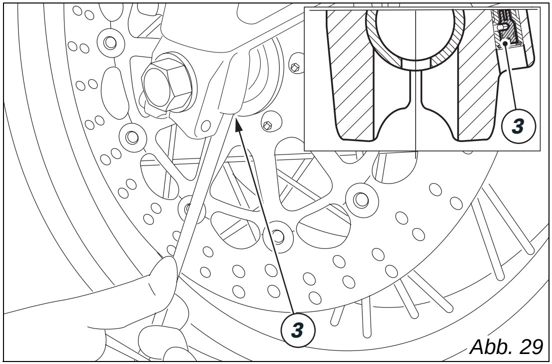


Abb. 29

D

Beim Drehen der Einstellschrauben (1) und (3) kann man Einrastgeräusche hören, von denen jedes jeweils einer Regulierstufe der Dämpfposition entspricht. Wird die Einstellschraube bis zur ihrer Feststellung angeschraubt, entspricht dies der Position “0”, die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann für die Positionen "1", "2", usw. stehen oder der Winkelposition der Einstellschraube entsprechend verfahren.

STANDARD-Einstellungen:
Druckstufe: 9 Klicks
Zugstufe: 8 Klicks
Federvorspannung: 10 mm
Einstellbereich:
Druckstufe: 24 Klicks
Zugstufe: 24 Klicks
Federvorspannung: 15 mm
Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) mit einem 22 mm-Sechskantschlüssel betätigt werden.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

D

Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein (Abb. 30)

Das Zentralfederbein ist mit außen liegenden Einstellelementen für das Anpassen der Motorradposition, den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechend, ausgestattet.

Das Einstellelement (1) an der unteren Befestigung des Federbeins an der Schwinge reguliert die hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).

Das Einstellelement (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase.

Durch ein Drehen der Einstellelemente (1) und (2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, entgegengesetzt, wird sie gemindert.

STANDARD-Einstellung aus der vollkommen geschlossenen Position (im Uhrzeigersinn) heraus:

- *die Einstellschraube (1) um 12 Klicks lösen.*
- *die Einstellschraube (2) um 12 Klicks lösen.*

Federvorspannung: 18,5 mm

Die beiden Nutmuttern (3), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder.

Für die Änderung der Federvorspannung muss die obere Nutmutter entsprechend gedreht werden. Durch ***Anziehen*** *oder* ***Lösen*** *der unteren Nutmutter wird die Vorspannung erhöht bzw. gemindert.*

STANDARD-Länge der vorgespannten Feder am Federbein: 211,5 mm.

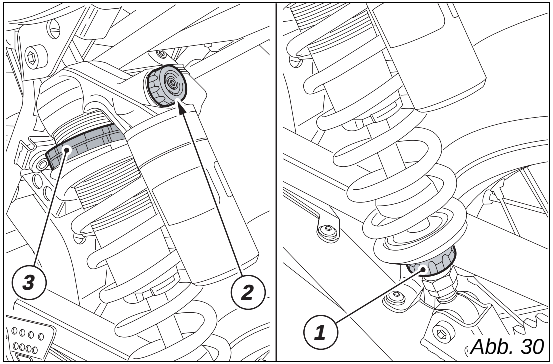


Abb. 30

Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

D

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Max. Drehzahl *(Abb. 31)*

Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:

1) *bis 1000 km;*
2) *von 1000 bis 2500 km.*

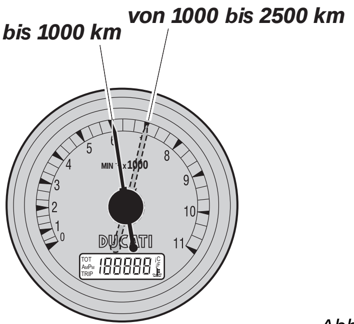


Abb. 31

Bis 1000 km

Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf absolut nicht überschritten werden: 5.500÷6.000 min^{-1}.

Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads sollten die Belastung und der Drehzahlbereich des Motors häufig variiert werden, dabei jedoch immer innerhalb der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.

Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.

Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen, sich in Bewegung befindlichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.

Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und diese, falls erforderlich, zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden: 7.000 min^{-1}.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Haftung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Revisionen oder Einstellungen.

Kontrollen vor dem Motoranlass

Achtung

Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers kommen.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank

Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 43).

Motorölstand

Über das Schauglas den Füllstand in der Ölwanne kontrollieren.

Eventuell nachfüllen (Seite 64).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.

Reifenzustand

Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 62).

Funktionalität der Steuerungen

Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.

Lichter und Anzeigen

Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Kontrollleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 55).

Verschlüsse

Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.

Ständer

Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 31) prüfen.

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motoranlass

Achtung

Vor dem Anlass des Motorrads, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen (Seite 10).

1) Den Zündschalter auf die Angabe **ON** (Abb. 32) drehen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.

Wichtig

Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.

Hinweis

Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

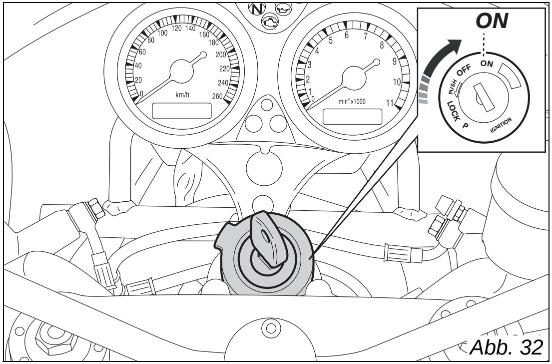


Abb. 32

2) Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (1, Abb. 33) auf ◠ (RUN) befindet, dann die Anlassertaste (2, Abb. 33) betätigen.

Das Motorrad ist mit einer Servoanlassfunktion ausgestattet. Durch das kurze Drücken der Taste (2) ermöglicht diese Funktion einen unterstützten Motoranlass. Auf das Drücken der Taste (2) erfolgt der automatische Anlass des Motors für eine, in Abhängigkeit zur Temperatur des Motors selbst bestimmten Maximalzeit.
Bei angelassenem Motor verhindert dieses System das Mitschleppen des Anlassmotors. Sollte die Zündung des Motors ausbleiben, muss man mindestens 2 Sekunden abwarten, bevor man erneut die Anlassertaste (2) drückt. Das Motorrad spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.

Wichtig
Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.

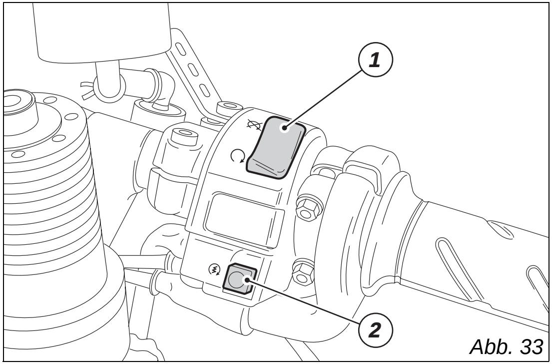


Abb. 33

Start und Fahrt des Motorrads

1) *Den Motor durch Betätigen des Kupplungshebels auskuppeln.*
2) *Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.*
3) *Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.*
4) *Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.*
5) *Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und die Motordrehzahl mindern, auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen. Der Übergang von einem höheren Gang in einen niedrigeren muss folgendermaßen erfolgen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen. Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.*

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen einer übermäßigen Kraftstoffmenge und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führt.

Bremsen

Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.

Achtung

Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.

Anhalten

*Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und den Gasdrehgriff zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf **OFF** (Seite 18) stellen und so den Motor abschalten.*

Wichtig

*Den Schlüssel bei abgeschaltetem Motor nicht auf **ON** lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.*

Parken

Zum Parken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 31) verwenden.
*Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** stellen.*

Falls man in einer Garage oder in anderen Gebäuden parkt, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
*Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.*

Wichtig

*Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material ab (einschließlich Holz, Blätter, usw.).

Achtung

Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Losfahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit des Fahrers negativ beeinflussen.

Tanken

Den Tank nicht übermäßig füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung des Verschlussschachts (Abb. 34) bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

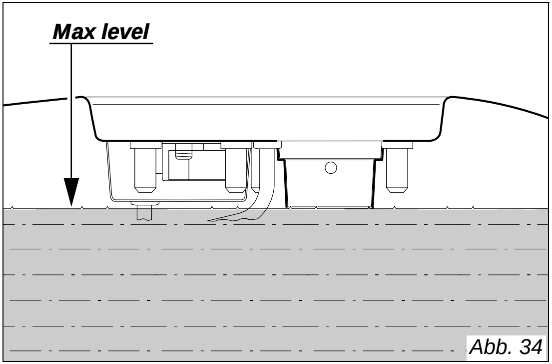


Abb. 34

D

Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 35)
Im Stauraum unter der Sitzbank befindet sich eine Tasche (1) mit folgendem Material:
Anleitungs- und Instandhaltungsheft;
Helmbefestigungskabel;
Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.

Um an das Staufach zu gelangen, muss nach dem Öffnen des entsprechenden Schlosses (siehe Seite 29) die Sitzbank abgenommen, dann die Schraube (2) gelöst und der Deckel (3) gehoben werden.

***Werkzeugtasche** (Abb. 36)*
Sie enthält:
- *Zündkerzen-Sechskantschlüssel (4);*
- *Stift für Zündkerzenschlüssel (5);*
- *Doppel-Schraubendreher (6);*
- *Helmbefestigungsgurt (7).*

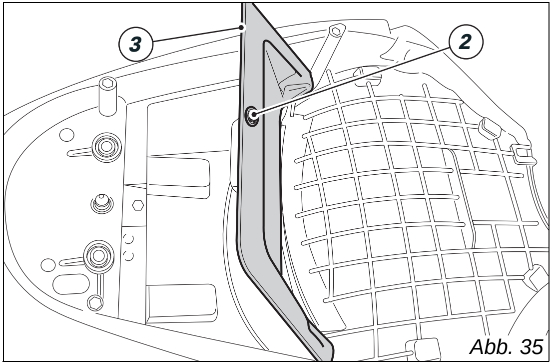


Abb. 35

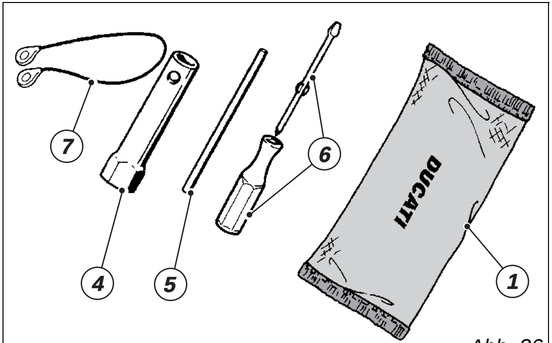


Abb. 36

Kontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeitsfüllstand

*Der Flüssigkeitsstand darf nicht unter die **MIN**-Markierung an den jeweiligen Behältern (Abb. 38, Abb. 39 und Abb. 37) absinken.*
Ein unzureichender Füllstand erleichtert den Einlass von Luft in das System, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechsel der Flüssigkeiten zu den in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Wichtig
Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.

Achtung
Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und Teilen aus Kunststoff verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden.

Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Nie Ölsorten unterschiedlicher Qualität vermischen.
Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.

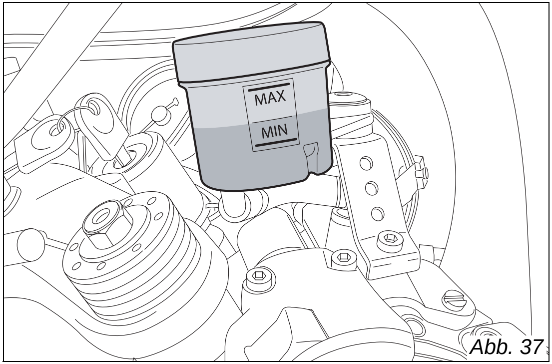


Abb. 37

D

Kupplungsanlage

Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

Achtung

Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestfüllstand) darf daher nicht überschritten werden.

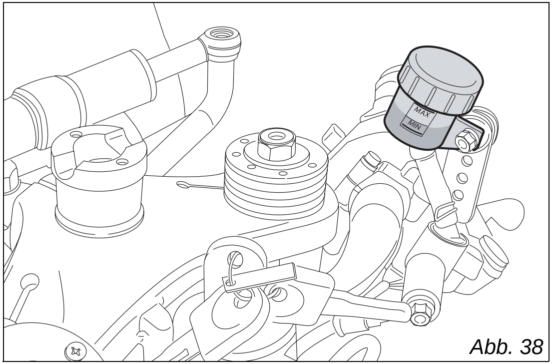


Abb. 38

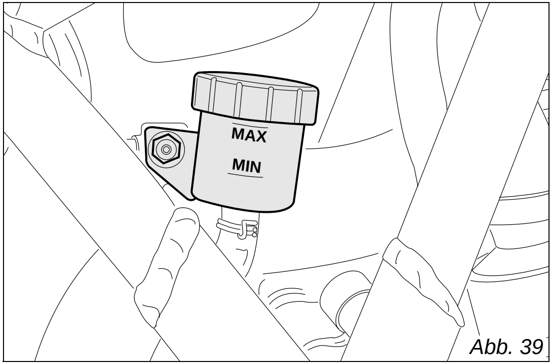


Abb. 39

D

Kontrolle des Bremsbelagverschleißes (Abb. 40)

Vorderradbremse

Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag in gutem Zustand müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.

Hinterradbremse

Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

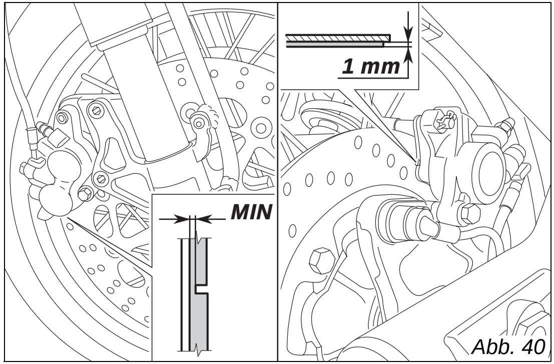


Abb. 40

D

Schmieren der Gelenke

Regelmäßig muss der Zustand der Außenummantelung der Gassteuerzüge kontrolliert werden. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.

Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.

Diese Störungen können vermieden werden, indem man nach dem Lösen der beiden Schrauben (1, Abb. 41), die Steuerung öffnen und regelmäßig die Steuerzüge und die Zugrolle mit Fett SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 schmiert.

Achtung

Die Steuerung nach Einfügen der Steuerzüge in die Zugrolle besonders vorsichtig schließen.

Die Abdeckung montieren und die Schrauben (2) mit einem Anzugsmoment von 6 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten (Abb. 42).

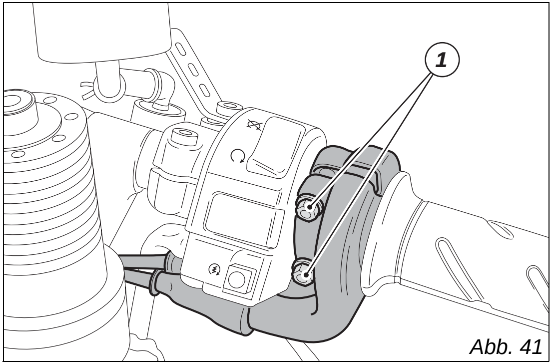


Abb. 41

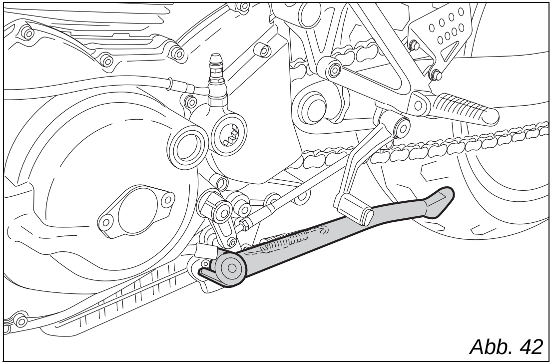


Abb. 42

D

Regulierungen des Gaszugs

Der Gasdrehgriff muss in allen Lenkeinschlgapositionen einen an seinem äußeren Ende gemessenen Leerhub von 1,5÷2 mm aufweisen.

Sollte dies nicht der Fall sein, muss dieser Hub durch Betätigen der entsprechenden Einstellelemente (1) am Drosselklappenkörper (Abb. 44) eingestellt werden.

Wichtig

Für die Einstellung des Leerhubs an der Gassteuerung muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

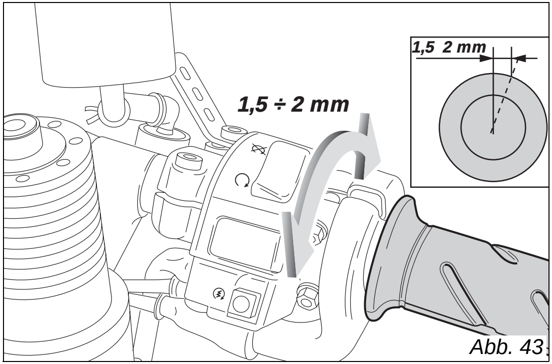
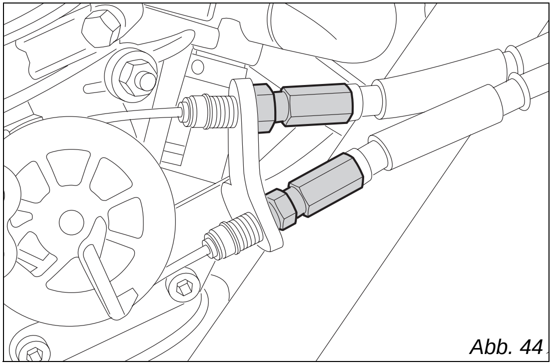


Abb. 43


Abb. 44

D

Laden der Batterie (Abb. 45)
Für das Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.
Die Schrauben (1) für die Befestigung der Batterie lösen.
Den Deckel (2) nach dem Aushaken der Spanngummis aus den seitlichen Feststellelementen entfernen.
*Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (**-**), dann den roten, positiven (**+**) abnehmen.*
Die Batterie für ihre Entnahme aus dem Batteriehalter zum hinteren Teil des Motorrads hin abnehmen.

Achtung
Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen entfernt gehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen.
*Die Leiter des Ladegeräts an die entsprechenden Anschlüsse (rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (-)) schließen.*

Wichtig
Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert Funken an den Batterieanschlüssen, durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.
Immer erst das positive Kabelende (rot) anschließen.

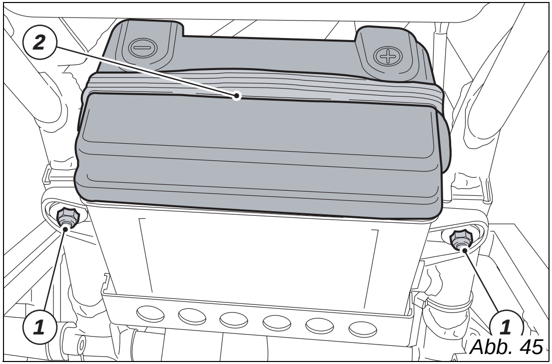


Abb. 45

Achtung
Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.

Die Batterie erneut in den Batteriehalter einfügen, dann den Deckel (2, Abb. 45) festklemmen und schließlich den Batteriehalter durch Anziehen der Schrauben (1, Abb. 45) auf einen Anzugsmoment von 10 Nm am Rahmen befestigen.

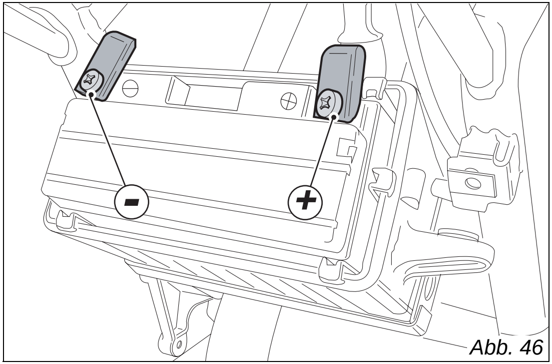


Abb. 46

D

Spannen der Antriebskette

Das Hinterrad langsam so lange drehen, bis die Position erreicht wurde, in der die Kette am stärksten gespannt ist.

Bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad, die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss folgenden Ausschlag aufweisen:

30÷32 mm.

Zum Einstellen der Spannung die Mutter (1, Abb. 48) der Radachse lockern, die Muttern (2) im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Maß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, lösen. In diesem Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.

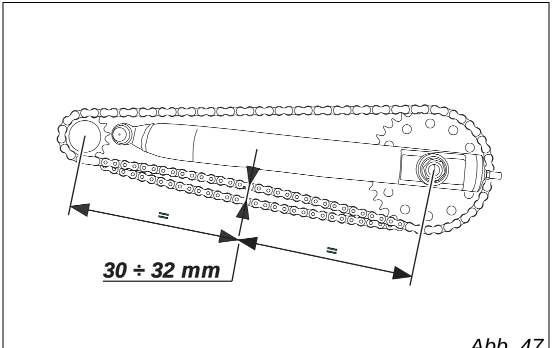


Abb. 47

Wichtig

Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

Auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Bezugskerben unter Bezugnahme auf die Anzeige (3, Abb. 48) des Läufers kontrollieren, so kann garantiert werden, dass das Rad perfekt auf Flucht liegt.

Das Gewinde der Mutter (1) der Radachse mit SHELL Retinax HDX2 fetten und auf 72 Nm anziehen.

Das Gewinde der Muttern (2) mit SHELL Alvania R3 fetten und sie mit einem Anzugsmoment von 8 Nm anziehen.

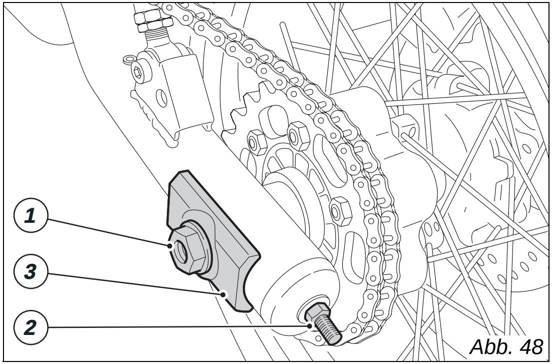


Abb. 48

D

Schmieren der Antriebskette

Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt werden und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann.
Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern muss vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

D

Austausch der Glühbirnen

Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph " Elektrische Anlage" auf Seite 75 spezifiziert werden. Vor einer erneuten Montage der abgenommenen Teile immer die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne kontrollieren.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers zu gelangen, die untere Schraube (1) lösen, die die Einheit aus Umrandung/Parabole am Scheinwerferkörper befestigt.

Den Stecker (2, Abb. 50) von der Scheinwerferglühbirne lösen. Die Halteklammer (3, Abb. 50) der Leuchte aushaken, dann aus ihrer Aufnahme nehmen.

Hinweis

Das Glas der neuen Glühbirne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

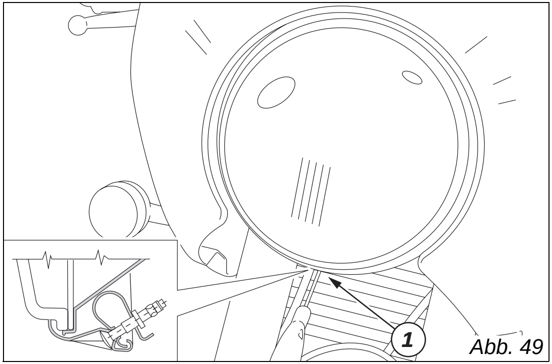


Abb. 49

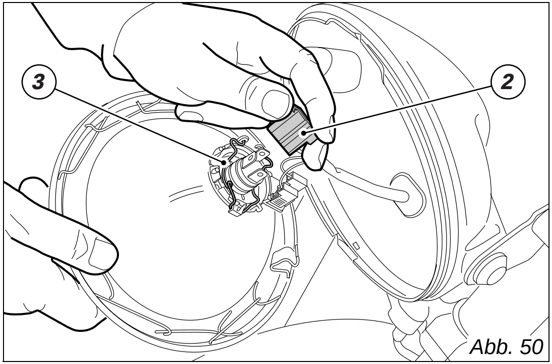


Abb. 50

D

Die Glühbirnen (4) auswechseln.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.

Die Führungslaschen der Glühbirnenbasis in die entsprechenden Sitze einführen, dadurch kommt es zur exakten Ausrichtung.

Die Enden der Klammer (3, Abb. 50) an den Scheinwerferhaltern festhaken. Die Kabel erneut anschließen.

Für den Wechsel der Glühbirne des Standlicht muss zunächst der Stecker gelöst werden. Die Glühbirne (5) verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne auswechseln, sie dann eindrücken und bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Stecker wieder anschließen und die Einheit aus Umrandung/ Parabole befestigen.

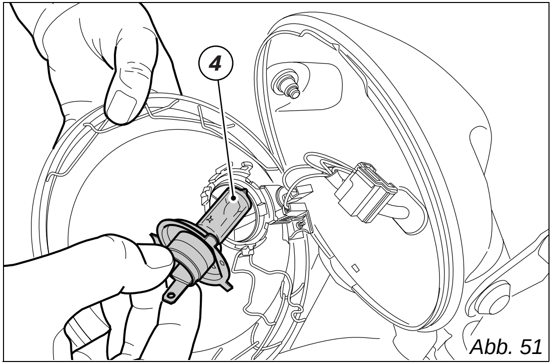


Abb. 51

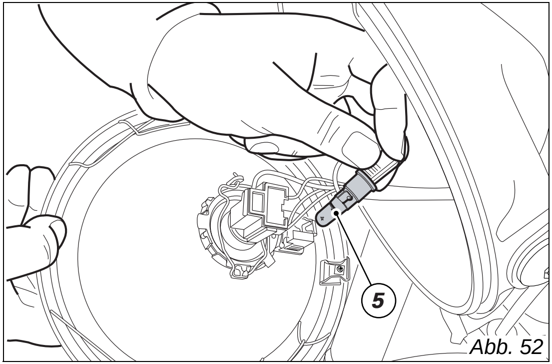


Abb. 52

D

Vordere Blinker (Abb. 53 und Abb. 54)
Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen.
Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue dann bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Napf erneut montieren. Die Schraube (1) wieder anziehen.

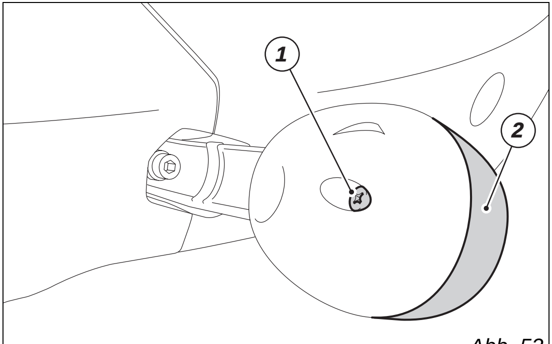
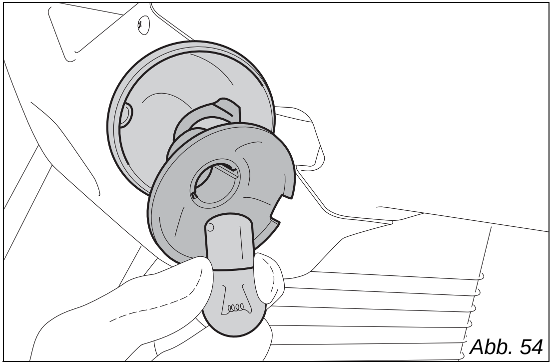


Abb. 53


Abb. 54

Hintere Blinker (Abb. 55 und Abb. 56)
Die Schraube (1) lösen und den Napf (2) mit Blinkerhalter (3) trennen. Die Glühbirneneinheit (4) aus der Fassung (5) herausziehen.
Die Glühbirne auswechseln und die Glühbirneneinheit (4) in die Glühbirnenfassung (5) einfügen. Den Napf (2) mit Glühbirnenfassung (5) am Blinkerhalter (3) montieren, dazu die beiden Zähne der Fassung (5) in den internen Vorsprung des Blinkerhalters (3) einfügen.
Die Schraube (1) erneut feststellen.

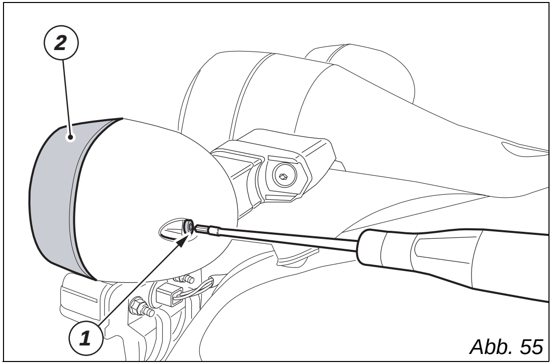


Abb. 55

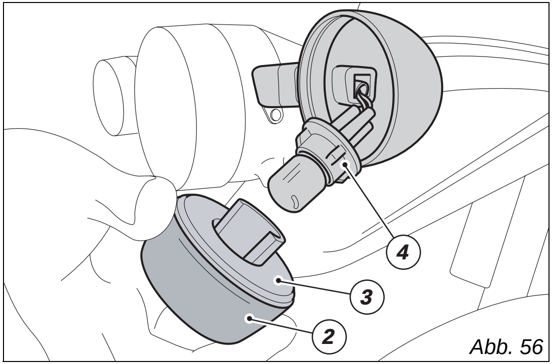


Abb. 56

D

Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 57)
Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muss die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausgenommen werden.
Die Glühbirne herausziehen und austauschen.

Hinweis
Die Fassungen ist mit einem Endstück (A, Abb. 57) ausgestattet, welches deren Herausziehen ohne Gefahr, dass die Kabel dabei abreissen, ermöglicht.

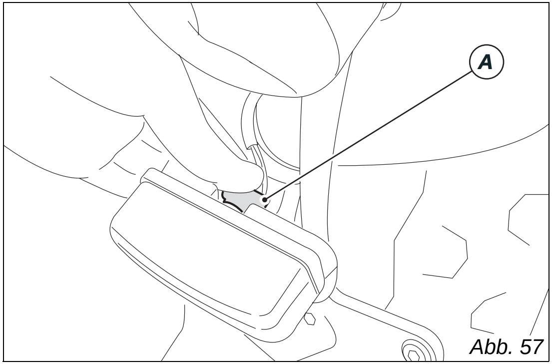


Abb. 57

Bremslicht

Für den Austausch der Brems- und Standlichtglühbirne müssen die beiden Schrauben (1, Abb. 58), die das Rücklichtglas feststellen, gelöst werden. Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne austauschen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz (Abb. 59) eindrehen. Das Rücklichtglas montieren, dann die Schrauben (1) erneut anziehen.

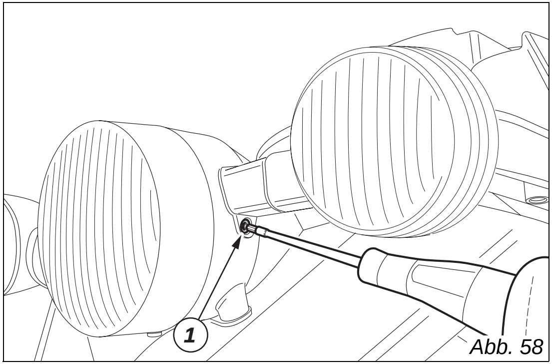


Abb. 58

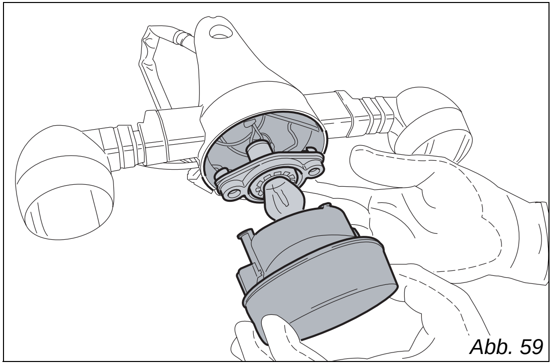


Abb. 59

D

Scheinwerfereinstellung (Abb. 60)
Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagrechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.
Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
Dabei muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Hinweis
Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien festgelegt wurde.
Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.

Die Korrektur der senkrechten Scheinwerfereinstellung erfolgt über die Schrauben (1, Abb. 61), die für dessen Befestigung an den seitlichen Haltern zuständig sind.

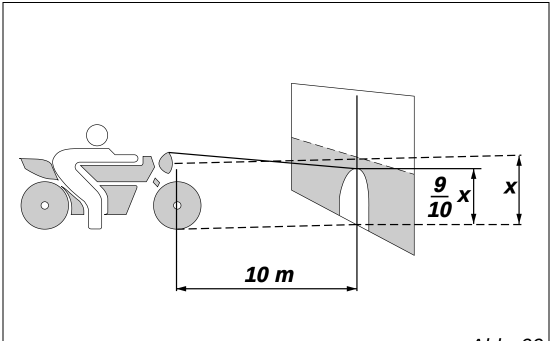


Abb. 60

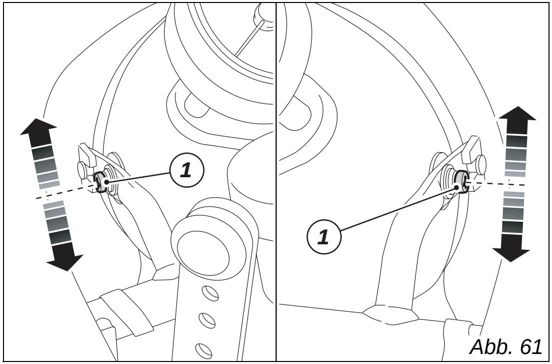


Abb. 61

D

Reifen
Reifendruck vorne:
2,2 bar
Reifendruck hinten:
2,2 bar

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingte Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.

Wichtig
Den Reifendruck immer "im kalten Zustand" messen und korrigieren.

Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Reifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

Reparatur oder Austausch der Reifen
Reifen mit Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, werden recht schnell platt, da sie nur einen geringen Grad an Eigenabdichtung aufweisen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Ist der Reifen aufgrund eines Lochs platt, muss man für seinen Wechsel und dem Luftkammer sorgen. Die Reifen und die Luftkammern durch die selben Marken und Typen der Erstausstattung ersetzen. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen ohne Luftkammer verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum Verlust des Reifendrucks führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer haben kann. Nach einem Reifen- und Luftkammerwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig
Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen oder verschieben.

Hinweis

Für einen Reifen- bzw. Luftkammerwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und die Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.

Mindestprofiltiefe der Radlauffläche

Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 62) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen örtlichen Gesetzen bestimmten Werten.

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden.
Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.

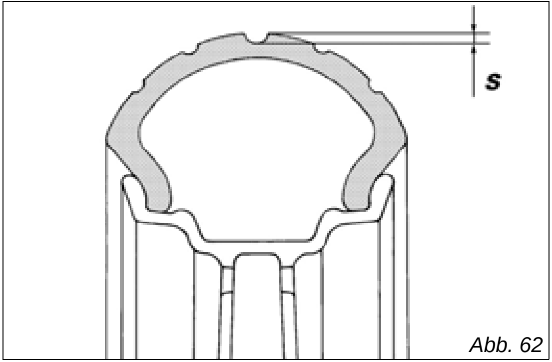


Abb. 62

Kontrolle des Motorölstands (Abb. 63)
Der Füllstand des Motoröls ist über das Inspektionsglas (1) am Kupplungsdeckel ersichtlich.
Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Füllstand stabilisiert hat. Der Stand muss innerhalb der Markierungen liegen, die am Schauglas angebracht wurden.

Erweist sich der Füllstand als zu niedrig, muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.
Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölfüllstand erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder anbringen.

Wichtig
Für den Wechsel des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.

Viskosität
SAE 10W-40
Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur in der Einsatzumgebung in den angegebenen Bereich fällt.

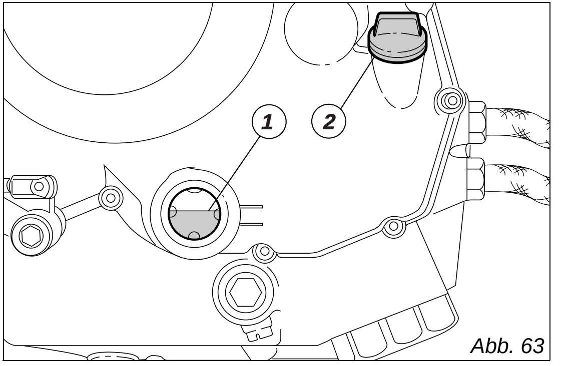
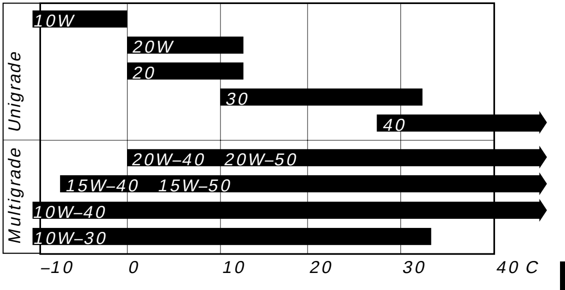


Abb. 63



Reinigung und Wechsel der Zündkerzen (Abb. 64)
Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors.
Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.
Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren.
Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden.
Den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren, er muss folgendes Maß aufweisen:
0,6÷0,7 mm.

Wichtig
Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Funktionsproblemen im Standgas führen.

Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.

Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in den Brennraum fallen.

Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren, dabei bis auf Gewindeende in ihrem Sitz einschrauben. Mit einem Anzugsmoment von 20 Nm anziehen.
Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.

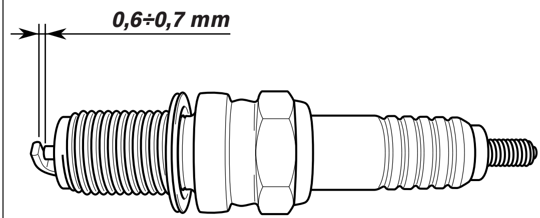


Abb. 64

D

Wichtig

Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder eine andere Gewindelänge haben.
Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte.
Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte ein Einfressen oder starke Störungen an den Gabeln, Radnaben, an der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen oder den Schalldämpfern am Auspuff erzeugen, was den Verlust der Sicherheitsmerkmale zur Folge hat .

Sollten Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.
Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.

Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte.
Die Bremsscheiben mit fettfreiem Lösungsmittel reinigen.

Längere Außerbetriebsetzung

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:
eine allgemeine Reinigung;
den Tank entleeren;
über die Sitze der Zündkerzen etwas Motoröl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;
das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;
die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.
Das Motorrad mit einer Abdeckplane abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Ein entsprechendes Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.
Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.

Maße (mm) (Abb. 65)

Gewichte
Trockengewicht:
190 kg ohne Flüssigkeiten und Batterie.
Voll beladen:
320 kg

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Belastungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

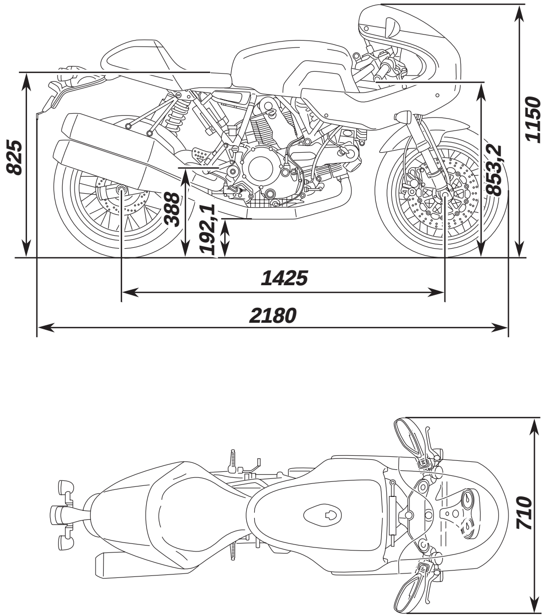


Abb. 65

Betriebsstoffe	***Typ***	***dm^3 (Liter)***
Kraftstofftank, einschließlich einer Reserve von 3,5 dm^3 (Litern)	*Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95*	*15*
Motorölwanne und Filter	*SHELL - Advance Ultra 4*	*3,9*
Vorderes/hintere Bremssystem und Kupplungssystem	*Spezialflüssigkeit für Hydrauliksystem SHELL - Advance Brake DOT 4*	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	*Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner*	—
Vorderradgabel	*SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA*	*(pro Holm) 0,400*

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

D

Motor

Zweizylinder Viertaktmotor mit V-Anordnung auf 90° in Längsanordnung.
Bohrung mm:
94.
Hub mm:
71,5.
Gesamthubraum cm^3:
992.
Verdichtungsverhältnis ±0,5:1:
10,0.
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):
61 kW - 83 PS bei 8.000 min^{-1}.
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
83 Nm (8,5 kgm) bei 6.000 min^{-1}.

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Desmodromisch mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

***Schema - desmodromische Ventilsteuerung** (Abb. 66)*

1) *Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);*
2) *Einstellhülse des oberen Kipphebels;*
3) *Halbringe;*
4) *Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);*
5) *Rückholfeder des unteren Kipphebels;*
6) *Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);*
7) *Nockenwelle;*
8) *Ventil.*

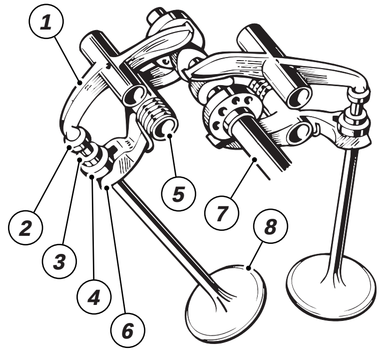


Abb. 66

D

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.

Bremsen

Vorne

Doppel-Lochscheibe.
Material - gewölbter Scheibenbereich:
Stahl
Material - Bremsfläche:
Rostfreies Stahl.
Scheibendurchmesser:
320 mm.
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.
Bremsfläche:
88 cm^2.
Bremssattel mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/32 Kolben
Bremsbeläge:
Toshiba TT 2172 HH.
Bremszylindertyp:
PSC 16.

Hinten

Festliegende Lochbremsscheibe, gelocht.
Material - Bremsfläche:
Rostfreies Stahl.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm^2.
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P 32.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11.

⚠ *Achtung*

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.

Antrieb

Kupplung:
Mehrscheiben-Trockenkupplung;
mit Steuerung über den Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
32/59
Getriebe:
6-Gänge
mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:
15/38.

Gesamte Übersetzungsverhältnisse
1. 15/37
2. 17/30
3. 20/27
4. 22/24
5. 24/23
6. 28/24

Übertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Fabrikat:
RK
Typ:
525 GXW.
Abmessungen:
5/8" x 5/16"
Glieder:
100.

Wichtig
Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Möchte man das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten, steht Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Achtung
Für den Austausch des hinteren Kettenblatts, sollte man sich immer an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstätte wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf die Sicherheit des Fahrers sehr gefährlich auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.

Rahmen

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.

Einschlagwinkel (je Seite):

30°.

Lenkkopfneigung:

24°.

Nachlauf:

92 mm.

Räder

Speichenfelgen

Vorne

Abmessungen:

3,50x17"

Hinten

Abmessungen:

5,50x17"

Das Vorderrad verfügt über eine Radsteckachse.

Reifen

Vorne

Radialreifen mit Luftkammer

Abmessungen:

120/70-R17.

Hinten

Radialreifen mit Luftkammer

Abmessungen:

180/55-R17

Zündkerzen

Fabrikat:

CHAMPION

Typ:

RA 6 HC.

Als Alternative:

Fabrikat:

NGK

Typ:

DCPR8E

Kraftstoffversorgung
Indirekte elektronische Einspritzung MARELLI CPU 5AM2.
Drosselklappendurchmesser: 45 mm
Einspritzdüsen pro Zylinder: 1
Bohrungen pro Einspritzdüsen: 1
Kraftstoff: 95-98 ROZ.

Radaufhängungen

Vorne
Leichtere, öldynamische Upside-Down-Gabel.
Die Gabel dieses Modells ist mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.
Holmdurchmesser:
43 mm.
Hub auf Holmachse:
120 mm.

Hinten
Das Zentralfederbein ist in der Zug- und Druckstufe sowie in der Federvorspannung regulierbar und ist an einer Aluminiumschwinge angeschwenkt.
Die Schwinge dreht um die durch den Motor verlaufende Schwingenachse. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.
Das Federbein ist darüber hinaus mit einem Einstellsystem für die Regulierung der Gesamtlänge ausgestattet. Die Standardlänge beträgt 336 mm und kann um 4 mm gemindert und um 8 mm verlängert werden. Dadurch kommt es zu einer Höhenverstellung des hinteren Motorradteils, unabhängig davon, wie die Federvorspannung reguliert wurde.

Federbeinhub:
94,5 mm.
Raddurchfederung:
132,9 mm.

Auspuffanlage
In Übereinstimmung mit den Umweltschutznormen EURO3 mit einem Katalysator ausgestattet.
Version USA: ohne Katalysator

Verfügbare Modellfarben
*Grau metallic Art.-Nr. *0039 (PPG).*
Rahmen in Hellblau und verchromte Felgen.

Elektrische Anlage
Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:
***Scheinwerfer**:*
*Glühbirnentyp: **H4 (12V-55/60W)**.*
Standlicht:
*Glühbirnentyp: **W5W (12V-4W)**.*
Elektrische Steuerungen an den Lenkerstummeln:
***Blinker**:*
*Glühbirnentyp: **R16W (12V-16W)**.*
Hupe
Bremslichtschalter
***Batterie, 12V-10 Ah**.*
Lichtmaschine, 12V-520W
***Elektronischer Spannungsregler**, geschützt durch **40A**-Sicherung seitlich an der Batterie.*
***Anlassmotor, 12V-0,7** kW*
***Rück- und Bremslicht** :*
*Glühbirnentyp: **HD P5/21W-12V**.*
Kennzeichenbeleuchtung:
*Glühbirnentyp: **W5W (12-5W)**.*

Hinweis
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph "Austausch der Glühbirnen" auf Seite 55.

Sicherungen
Der Hauptsicherungskasten befindet sich unter der Sitzbank in der Aufnahmeschale der elektrischen Anlage (Abb. 67).

Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1), auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich. Insgesamt 9 Sicherungen sind in der Anlage vorgesehen und befinden sich in Sicherungskasten, zwei davon sind Reservesicherungen mit 20A.

Die Sicherung mit 40A (2), die auf der Seite des Sicherungskastens (Abb. 68) liegt, schützt den elektronischen Spannungsregler.
Um an die Sicherung zu gelangen, muss man die Schutzkappe (3) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (4, Abb. 69).

Wichtig
*Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

Achtung
Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

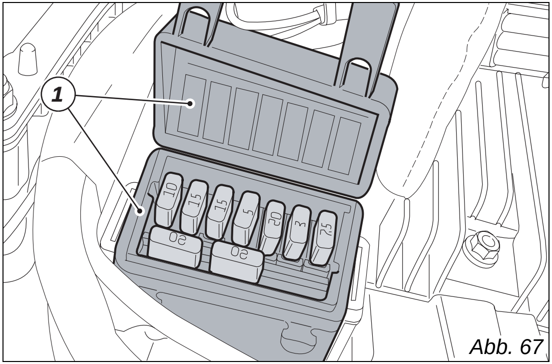


Abb. 67

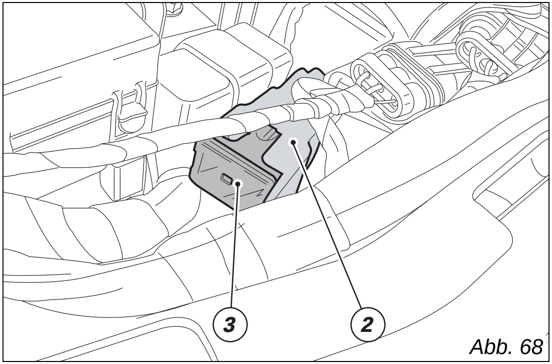


Abb. 68

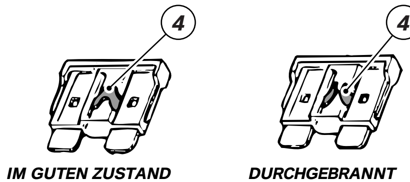


Abb. 69

D

Verzeichnis - elektrische Anlage/Einspritzsystem

1) Rechter Umschalter
2) Transponder-Antenne
3) Zündschlüsselschalter
4) Sicherungskasten
5) Anlassmotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Regler
10) Lichtmaschine
11) Hinterer Blinker, rechts
12) Rücklicht
13) Hinterer Blinker, links
14) Kennzeichenbeleuchtung
15) Tank
16) Charger-Anschluss
17) Eigendiagnoseanschluss
18) Tachometersensor
19) Seitenständerschalter
20) Lambdasonde
21) Spule - waagrechter Zylinder
22) Spule - senkrechter Zylinder
23) Zündkerze 1 – waagrechter Zylinder
24) Zündkerze 2 – waagrechter Zylinder
25) Zündkerze 1 – senkrechter Zylinder
26) Zündkerze 2 – senkrechter Zylinder
27) Steppermotor
28) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder
29) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder
30) Drosselklappenpotentiometer
31) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
32) Öltemperatursensor - Steuergerät
33) Steuergerät 5A M
34) Leerlaufkontrollschalter
35) Öldruckschalter
36) Hinterer Bremslichtschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Kupplungsschalter
39) Öltemperatursensor - Instrument
40) Linker Umschalter
41) Lufttemperatur-/-drucksensor
42) Instrumente (Cockpit)
43) Vorderer Blinker, links
44) Hupe
45) Scheinwerfer
46) Vorderer Blinker, rechts
47) Einspritzrelais

D

Farbverzeichnis

***B** Blau*
***W** Weiß*
***V** Viola*
***Bk** Schwarz*
***Y** Gelb*
***R** Rot*
***Lb** Hellblau*
***Gr** Grau*
***G** Grün*
***Bn** Braun*
***O** Orange*
***P** Rosa*

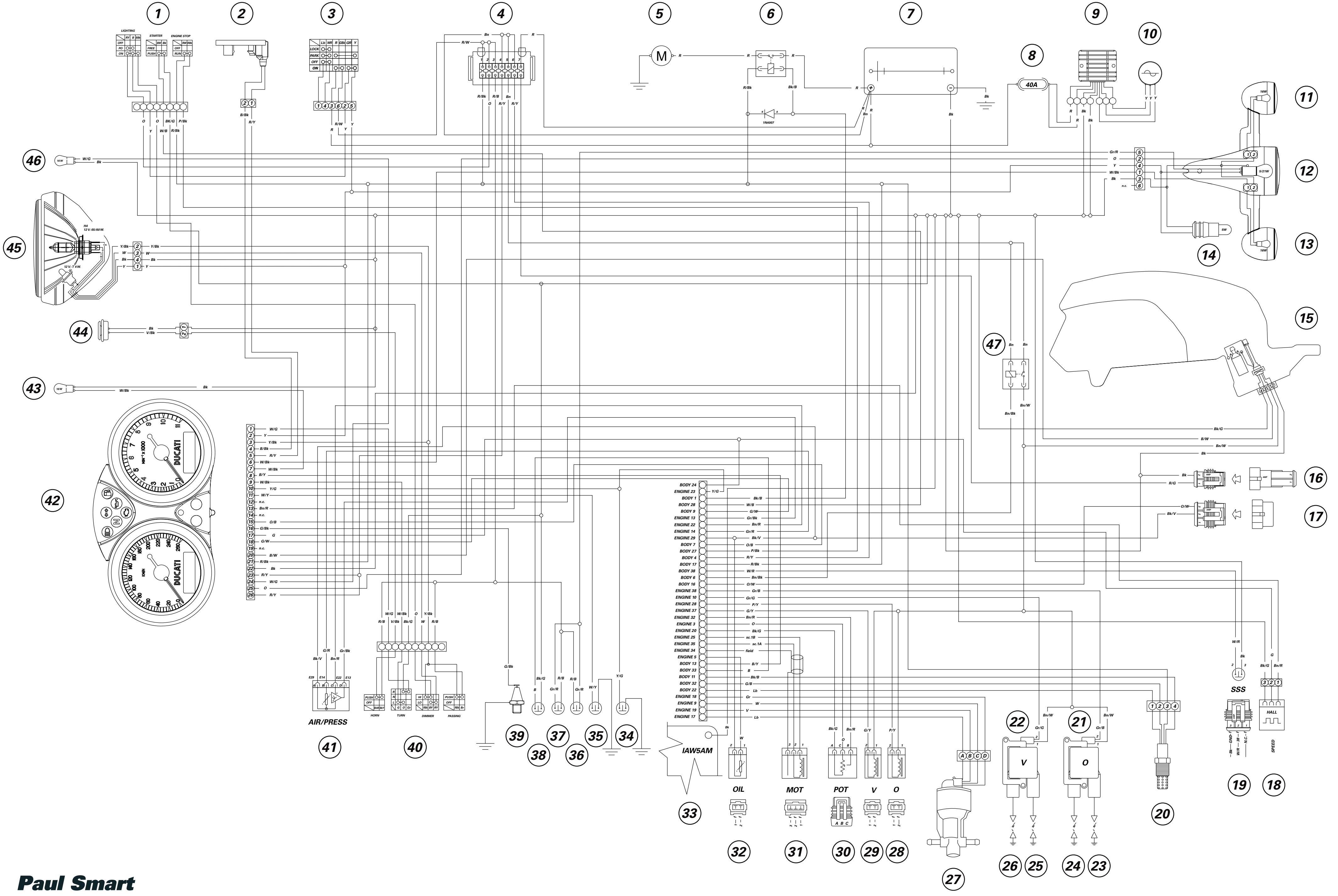
***Legende - Sicherungskasten** (4)*

Pos.	*Verbraucher*	*Wert*
1	*Key on, Fernanlassschalter, Lambda*	*10 A*
2	*Standlicht, Fern-/ Abbelndlicht*	*15 A*
3	*Stop, Hupe, Blinklicht*	*15 A*
4	*Cockpit*	*5 A*
5	*Einspritzung (Pumpe, Einspritzdüse, Spulen)*	*20 A*
6	*Motorsteuergerät*	*5 A*
7	*Charger*	*7,5 A*

Hinweis
Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.

D

km	***Name des Ducati Service***	***Kilometerstand***	***Datum***
1000			
10000			
20000			
30000			
40000			
50000			



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
LIGHTING
STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
M
1N4007
40A
AIR/PRESS
HORN
TURN
DIMMER
PASSING
IAW5AM
OIL
MOT
POT
V
O
SSS
HALL
SPEED
DUCATI

Paul Smart

DUCATIMOTOR HOLDING S.p.A.
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel 39.051.6413111
Fax 39.051.406580
www.ducati.com

913.7.109.1A
Stampato 08/2005

DUCATI *MOTORHOLDING S.p.A.*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italia
Tel. 0039/0516413111
Fax 0039/051406580
www.ducati.com